Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 06 / 20. JANUAR 2021

Peterhansel lässt Mini jubeln

14. Sieg für Mister Dakar

Rallye-WM: Vorschau

Saisonstart in Monte Carlo

Supercross-WM: Houston

US-Boy Barcia triumphiert

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 06



Formel-1-Story: Die Ferrari-Pläne

Der Rennstall der Herzen im Umbruch



Rallye Dakar: Honda feiert Erfolg

Spannung, Tragödien, Sieg für Benavides



24-Stunden-Rennen in Dubai

Porsche zu stark für die Konkurrenz

Inhalt

Automobil:

Formelsport Interview mit F2-Aufsteiger Lirim Zendeli **S. 4**
Formel 1 Wie Ferrari wieder an die Spitze fahren will **S. 6**
Formelsport Kalender-Umbauten und weitere F1-News **S. 8**
F1-Historie Was macht eigentlich Mika Häkkinen? **S. 10**
Sportwagen Saisonauftakt der 24h Series in Dubai **S. 12**
Sportwagen Aktuelles aus der GT- und Prototypenszene **S. 15**
Sportwagen Interview: Porsche-GT3-Projektleiter S. Golz **S. 16**
Historie Das tragische 1000-km-Rennen in Buenos Aires 1971 **S. 18**
Rallye-WM Vorschau auf den Auftakt in Monte Carlo **S. 20**
Rallye-WM Weitere letzte Hintergründe vorm Saisonstart **S. 21**
Historie Rallye-Schelm Ragnotti gewinnt die „Monte“ 1981 **S. 22**
Rallye Dakar Peterhansel feiert seinen 14. Dakar-Sieg **S. 24**
Tourenwagen Interview mit TCR-Germany-Meister A. Buri **S. 28**
Tourenwagen Großes NASCAR-Update zur neuen Saison **S. 30**
Tourenwagen Aktuelle News aus BTCC, DTM und WTCR **S. 31**

Motorrad:

Straßensport Interview mit SSP-WM-Pilot Krummenacher **S. 32**
Motorrad-WM Neuer Test-Fahrplan und weitere News **S. 34**
Straßensport Nächste Revolution mit „Bagger“-Rennen? **S. 36**
Historie Suzukis holpriger WM-Einstieg vor 60 Jahren **S. 38**
Rallye Dakar Benavides führt Honda-Doppelsieg an **S. 40**
Offroad Supercross-Auftakt in Houston, Nachrichten **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



34 Gute und schlechte Nachrichten: KTM bleibt langfristig in der MotoGP, die ihre Tests umplanen muss

RED BULL

30 NASCAR-Update: Viel Neues und viel Abwechslung in der beliebten US-Stockcar-Rennserie 2021

NASCAR

36 King of the Baggers: Wird aus einer schrillen US-Idee eines Tages eine weltweite Motorrad-Bewegung?

NELSON



MOTORSPORT IMAGES

10 Mika Häkkinen gewann zwei WM-Titel in der Formel 1. Was macht der Finne heute?

SHEPHARD

42 Supercross: Die Indoor-Weltmeisterschaft startete diesmal im texanischen Houston

PORSCHES GT3-PLÄNE
Sebastian Golz ist bei Porsche der Projektleiter für den 911 GT3 R. Im Interview spricht er über den Status der GT3-Kategorie, den Traum von Le Mans und den neuen GT3-Elfer, der 2023 kommt.
Seite 16

DIE „MONTE“ VOR 40 JAHREN
Es war ein Paukenschlag zum Saisonauftakt 1981. Jean Ragnotti brauste im 280 PS starken Renault 5 Turbo zum Sieg bei der Rallye Monte Carlo. Weil er abgezockt war – und weil er immer den richtigen Reifen drauf hatte.
Seite 22

TCR-MEISTER IM INTERVIEW
In seiner fünften Saison wurde Antti Buri endlich Meister in der ADAC TCR Germany. Wir haben mit dem Finnen über das letzte Jahr gesprochen und warum Rallye-Fahren bislang keine echte Option für ihn war.
Seite 28



MP MOTORSPORT

Erste Testfahrt im Formel-2-Dallara des MP-Motorsport-Teams in Bahrain

MP MOTORSPORT

Mick Schumacher rückt in die Formel 1 auf. Deutschland hat 2021 trotzdem einen Fahrer in der Formel 2. Lirim Zendeli blickt auf seine Formel-3-Saison zurück und erzählt, was er sich von seiner ersten Formel-2-Saison erwartet.

Von: **Michael Schmidt**

Wie war Ihr erster Formel-2-Kontakt?
Ich bin zum zweiten Wochenende nach Bahrain geflogen, um beim Rennen meinem neuen Team MP Motorsport schon mal über die Schulter zu schauen. Danach standen gleich die Testfahrten an. Insgesamt drei sehr intensive Tage, an denen ich ein gutes Gefühl für das neue Auto und die Zusammenarbeit mit dem Team entwickeln konnte. Im Februar wird es dann mit den Vorsaison-Tests weitergehen.

Wie zufrieden waren Sie mit der abgelaufenen Formel-3-Saison?
Nicht unzufrieden, aber auch nicht mega happy. Die Saison ist eigentlich gut gestartet, aber dann hatten wir einen Hänger mittendrin. Wir haben zu viel am Auto gemacht und nie so richtig die perfekte Balance gefunden. In der Theorie klang es gut, was der Ingenieur vorgeschlagen hat. Da kann man ihm nichts vorwerfen. Aber in der Praxis hat es nicht funktioniert. Da hätte ich mich vielleicht mehr auf mein Gefühl verlassen und auf einem Setup bestehen sollen, das mir persönlich mehr gefällt, statt nur auf die Theorie zu hören. Zu diesem Entschluss sind wir leider etwas zu spät gekommen. Erst die letzten drei Wochenenden liefen wieder richtig gut.

Wie kritisch ist so ein Formel-3-Auto in Bezug auf das Setup?
Da gibt es zwischen Regen und Trocken Riesenunterschiede. Im Regen bin ich nur auf Platz 25 gelandet und war drei Sekunden zu langsam, weil das Setup komplett daneben war. Im Trockenen fällt der Unterschied nicht ganz so dramatisch aus. Die Abstimmung kann von einem Zehntel bis zu einer halben Sekunde, vielleicht sogar mehr ausmachen. Aber weil zwischen Platz 1 und 10 nur eineinhalb Zehntel liegen,

„Kopf nur frei, wenn man mit viel Geld gesegnet ist“

drückt es sich natürlich stark in der Position aus. Wenn da das Setup nicht perfekt ist, fährt man nicht unter die Top 5.

Was hat in den letzten drei Rennen so viel besser funktioniert?
Wir haben das Experimentieren zurückgenommen und eine Linie für mich gefunden. Zwischendurch waren wir eventuell manchmal etwas zu nachlässig, haben auch mit dem Reifendruck Fehler gemacht. Zu Ende hin hat dann aber vieles gepasst, und es lief auf einmal super.

Warum war dieses Formel-3-Feld so ausgeglichen? Ist das ein so guter Jahrgang?
Das Niveau der Rennfahrer ist heute extrem hoch. Du gehst ab einem Alter von 10 bis 12 Jahren einfach durch eine sehr gute Schule. Die arbeiten da schon im Kartsport mit Daten, eigenen Ingenieuren und Mechanikern. Das habe ich persönlich erst in der Formel 4 und Formel 3 gelernt. Da wird aus jedem das Beste rausgeholt. Und das nehmen die jungen Fahrer dann mit in den Formelsport. Da derzeit viel Geld vorhanden ist, ob bei den Fahrern selbst oder den Sponsoren, haben viele halt auch die Möglichkeit, die bestmögliche Ausbildung zu genießen, viele Testfahrten abzuspulen und sich weiterzuentwickeln. So ein Formel-3-Auto hat sein Limit. Und es waren viele Fahrer in der Lage, dieses Limit auszuschöpfen. Deshalb sind alle so nah beieinander.

Wo stand da Ihr Trident-Team im Vergleich zu ART oder Prema?
Uns hat es ein bisschen am Renntempo gefehlt. In der Qualifikation waren wir gut dabei, zum Schluss sogar das Maß der Dinge. In neun Qualifikationen stand ich vier Mal in der ersten Reihe, davon drei Mal am Ende der Saison. Es gibt da so eine Statistik. Da bin ich alle Trainings- und Qualifikationsrunden zusammengerechnet Schnellster vom ganzen Feld und mein Teamkollege Beckmann auf Platz 2. Im Renntempo lagen wir im Durchschnitt nur auf den Plätzen 6 und 10. Da waren uns Prema und ART voraus.

> „Es frustriert, wenn Leute, die absolut keine Ahnung haben, wo Gaspedal und Bremse sind, Formel-1-Tests fahren dürfen.“
>
> Lirim Zendeli

Liegt das am Budget vom Team?
Ich kann es nicht hundertprozentig beantworten, woran das lag. Da spielen viele Faktoren mit hinein, bis hin zum Fahrer. Ich habe ja auch nicht alles perfekt gemacht. Den genauen Grund, warum bei uns die Reifen früher nachgelassen haben, weiß ich leider auch nicht.

Braucht man heute in den Nachwuchsklassen zwei Saisons? Oder gibt es den Durchmarsch noch?
Ich bin mir sicher, dass ich keine zweite oder dritte Saison gebraucht hätte, wenn ich von Anfang an im besten Team gewesen wäre. Aber ich hatte nie die finanziellen Möglichkeiten, mich mit vielen Testtagen vorzubereiten und dann bei Prema zu fahren. Ich musste mich immer mit minimalen Testtagen und nicht unbedingt dem Top-Material durchschlagen. Ich will da ehrlich sein. Wenn du im besten Team fährst, musst du nicht das Supertalent sein, um den Durchmarsch zu machen. Wenn man das entsprechende Umfeld hat und ein bisschen fahren kann, kommt man schon echt weit.

Wie viel Geld braucht man, um in das beste Formel-3-Team zu kommen?
Da kommen wir der Million schon nahe. Und in der Formel 2 das Doppelte.

Wie bekommt man dieses Geld denn zusammen?
Das ist der größte Teil des Jobs. Das macht einem mehr Kopfschmerzen als das Fahren. Wenn ich den Winter hinter mir habe, bin ich echt froh, dass ich wieder ins Auto steigen kann.

Beneiden Sie Leute, die in einem Förderprogramm von Red Bull, Ferrari oder Mercedes sitzen?
Darüber habe ich mir nie Gedanken gemacht. Es frustriert natürlich schon, wenn Leute, die absolut keine Ahnung haben, wo Gaspedal und Bremse sind, Formel-1-Tests fahren dürfen. Das ist Teil der Motorsportwelt. Damit muss man sich abfinden. Mich spornt das an, noch mehr Gas zu geben und zu zeigen, dass die aufsteigen sollten, die es verdienen, und nicht die, die einfach nur in die Tasche greifen müssen.

Wäre der Kopf freier, wenn man Teil eines Förderprogramms wäre?
In meiner Situation wäre so etwas natürlich extrem hilfreich, weil es die Anspannung wegnehmen würde, Geld zu finden. Aber es geht auch ohne. Ich glaube nicht mal, dass man relaxter fahren kann, wenn man in so einem Programm ist. Da kann man heute drin und morgen raus sein. Einen freien Kopf hat man eigentlich nur, wenn man mit viel Geld gesegnet ist.

Warum Formel 2 und kein drittes Jahr Formel 3?
Es ist generell schwer, das Geld zusammenzubekommen. Wenn ich das schaffe, dann möchte ich meine Chance in der Formel 2 nutzen. Eine dritte Saison in der Formel 3 würde mir auch bei einem Meistertitel nicht viel weiterhelfen. Dann wäre ich in keiner besseren Situation als jetzt. Ich wäre ein Jahr älter und hätte erneut viel Geld in einer Serie ausgegeben, in der ich mich bewiesen habe. Man muss den Mut haben, den nächsten Schritt zu machen. Ich habe mit Trident extrem viel Erfahrung gesammelt, vor allem wie man es angeht, wenn die Dinge nicht so gut laufen. Das kann ich nächste Saison in der Formel 2 bei MP Motorsport gut nutzen. Dann schauen wir mal, wo wir stehen. Ich habe das Gefühl, dass es gut werden wird.

Haben Sie schon eine Vorstellung davon, was Sie in der Formel 2 erwartet? Immerhin sind Sie dann mit 230 PS mehr unterwegs.
Ich glaube nicht, dass die Motorleistung der große Faktor ist. Man wird merken, dass es auf den Geraden schneller vorwärtsgeht. Der große Unterschied wird das Beschleunigen und noch mehr das Bremsen sein. Wir werden dort Karbonbremsen und mehr Abtrieb haben. Die Kurvenspeeds werden zwar höher als in der Formel 3 sein, aber dafür sind die Autos auch ein bisschen schwerer. Wenn man da zehn km/h schneller durchfährt, wird das keine andere Welt sein. Ich glaube nicht, dass man sich krass umgewöhnen muss. Da erwarte ich den Sprung von der Formel 2 in die Formel 1 viel dramatischer, so wie von der Formel 4 in die GP3. Das war schon heftig, von 160 auf 400 PS und viel mehr Abtrieb.

Gibt es schon lose Kontakte zu einem Formel-1-Team?
Leider noch nicht.

Wie hart war die Corona-Saison eigentlich aus Sicht eines Formel-3-Fahrers?
Das war schon heftig. Bis Mai war ich noch relativ frei zu Hause. Wenn ich mir etwas eingefangen hätte, wäre kein Rennen oder Test betroffen gewesen. Danach war ich die ganze Zeit isoliert. Ich habe mich drei Monate lang mit fast keinem getroffen, höchstens einem Freund, der aber getestet wurde. Unterm Strich eine extrem kompakte Saison. ■



Lirim Zendeli

Geburtstag: 18.10.1999
Geburtsort: Bochum
Herkunftsland: Deutschland

Mit SF21 auf Platz 3

Ferrari hat die schlechteste Saison seit 1980 abgehakt. Mit einem neuen Motor, einem SF21 ohne die Fehler des Vorgängers und der jüngsten Fahrerpaarung seit 1968 soll nächstes Jahr der dritte Platz in der WM geschafft werden.

Von: **Michael Schmidt**

Das Gute nach einer schlechten Saison für Ferrari ist: Es kann nur besser werden. Der sechste Platz 2020 war das schwächste Teamergebnis seit der Saison 1980. Zum 14. Mal seit 1950 hat Ferrari kein Rennen gewonnen. Die 131 WM-Zähler in 17 Rennen waren die magerste Ausbeute seit Einführung des neuen Punkteschemas 2010. Pro Grand Prix sammelte Ferrari 7,706 Punkte. Im besten Jahr der Hybrid-Ära 2018 waren es 27,190 Zähler pro Start.

Die Fallhöhe vom Vize-Titel 2019 war groß, die Landung entsprechend hart. Nachdem die FIA über den Winter alle Schlupflöcher bei den Antriebseinheiten zugemauert hatte, verlor der Ferrari-Motor dramatisch an Leistung. Manche sagen: Von 50 PS plus auf 50 PS minus. Der SF1000 war noch unter der Annahme konstruiert worden, den stärksten Motor im Feld zu haben. Als die Power ausblieb, traf der hohe Luftwiderstand das Paket doppelt hart.

Teamchef Mattia Binotto zieht ehrlich Bilanz: „Schon bei den Wintertests konnten wir erkennen, dass unser Auto nicht schnell genug war. Aber wir dachten nicht, dass es so schlimm kommt, wie es später gekommen ist. Das schlechteste Ergebnis seit 40 Jahren entspricht nicht dem Anspruch, den Ferrari an sich stellt und den unsere Fans von uns gewohnt sind.“



> „Wir wollen das Mittelfeld anführen. Deshalb ist der dritte Platz das Mindestziel. Das muss der Anspruch von Ferrari sein.“

Mehr Power, mehr Abtrieb

Der Pleite soll nun ein Neubeginn folgen. 2021 noch mit angezogener Handbremse. Die Regeln lassen einen Radikalumbau nicht zu. Mit zwei Ausnahmen ist das Auto homologiert. Ferrari konzentriert sich auf das Heck. Der Umbau des Getriebes soll einen stärkeren Einzug der Motorabdeckung ermöglichen. Das Projekt schmale Nase musste auf die lange Bank geschoben werden.

Die Aerodynamik-Abteilung hat reagiert. Nachdem man es in dieser Saison schon teilweise geschafft hatte, den Abtrieb über die unterschiedlichen Fahrzustände zu stabilisieren, haben die Ingenieure sich nun darauf konzentriert, mehr Anpressdruck für weniger Luftwiderstand zu bekommen.

Der Motor macht laut Binotto gute Fortschritte. Alle sechs Elemente der Antriebseinheit wurden modifiziert. Die komplette Einheit lief noch vor Weihnachten auf dem Prüfstand. Es wird keine Rückkehr zu den Zahlen von 2019 geben. Was aber auch nicht nötig sei, weil die technischen Direktiven der FIA allen die Flügel gestutzt haben. Im Vergleich zur Konkurrenz aber


Der Chef und seine Lenker: Binotto trifft Leclerc und Sainz kurz vor Weihnachten in der Fabrik

FERRARI

stehen Ferraris neuer Sechszylinder-Turbo und seine Elektromaschinen nach Berechnungen in Maranello gut da: „Wir wissen zwar nicht, wie sich unsere Gegner im Winter steigern werden, gehen aber davon aus, dass wir nicht mehr den schwächsten Motor haben werden.“

Jüngste Fahrer seit 1968

Für das neue Auto gibt es schon einen Namen. Der 2021er Ferrari wird ganz profan SF21 heißen. „Es ist ja nur eine Übergangs-Saison“, erklärt der Teamchef die auf der Hand liegende Modellbezeichnung. 2021 werden zuerst das Team und seine beiden Fahrer vorgestellt, in einem zweiten Schritt das neue Auto.

Für den Neustart steht auch die Wahl der Fahrer: Charles Leclerc und Carlos Sainz sind im Schnitt mit 24,5 Jahren das jüngste Aufgebot von Ferrari seit 1968, als Jacky Ickx und Chris Amon für die Scuderia antraten. Auch damals erholte sich der Traditionsrennstall gerade von einer Krise. Es dauerte seinerzeit allerdings noch bis 1970, bis Ferrari wieder auf die Siegerstraße zurückfand.

So lange will Binotto diesmal nicht warten: „Das Mindestziel ist der dritte Platz. Eine Mannschaft, die in der Hybrid-Ära viermal Zweiter und einmal Dritter geworden ist und zwei Jahre lang Mercedes herausgefordert hat, sollte dazu in der Lage sein.“ Auf mehr will sich der Italiener nicht festlegen. „Die Teams, die 2020 gut waren, werden es auch 2021 sein“, ist Binotto überzeugt.

Einige direkte Konkurrenten haben Vorteile, die Ferrari nicht hat: „Racing Point und Alpha Tauri haben wegen ihrer Partnerschaft einige Token gratis. McLaren wechselt zum Mercedes-Motor. Ich erwarte von diesen Teams eine noch stärkere Gegenwehr.“ Aber auch Ferrari rüstet auf. Die neue Struktur mit Verantwortlichkeiten auf vielen verschiedenen Schultern greift langsam. Die Werkzeuge im Haus wurden modernisiert. Der neue Simulator geht im Sommer 2021 ans Netz. Trotz Corona-Krise wird in Maranello ohne Verzögerungen gearbeitet. Die Produktionsabteilung ist dank Sondergenehmigungen zu 100 Prozent in der Firma. Die Ingenieure arbeiten zu 50 Prozent aus dem Home Office.

Sparzwang trifft Ferrari

Ferraris Aufgabe wird dadurch erschwert, dass der Supertanker im Laufe des nächsten Jahres auf die Größe eines Schnellbootes reduziert werden muss: „Es wird ein schwieriges Experiment, mit einem Budgetlimit von 145 Millionen Dollar auskommen zu müssen. Wir stecken mittendrin in der Reorganisation.“ Rund 30 Ingenieure werden bei den Kundenteams geparkt. Binotto betont, dass Ferrari allen Sparmaßnahmen zum Wohle des Sports zugestimmt hat, obwohl man selbst stark davon betroffen ist.

Die Phase des Abspeckens fällt ausgerechnet auch noch in ein Jahr, in dem sich die Teams auf eine völlig neue Fahrzeug-Generation vorbereiten müssen. Jede Windkanalstunde, die man nicht mehr für das 2021er Auto verwenden muss, ist ein Geschenk. „Die Balance, wie viel Zeit du noch in das Auto für 2021 stecken musst und schon in das für 2022 stecken kannst, wird ein entscheidender Faktor sein. Wir werden erst bei den Testfahrten wissen, wie wir unsere Entwicklungszeit aufteilen können.“ Binotto hofft auf wenig Nachbesserungsarbeiten. Ferrari hat andere Prioritäten als seine Gegner: „Wir können eine Saison nicht einfach so abschreiben.“ ■

FERRARIS SCHLECHTE JAHRE

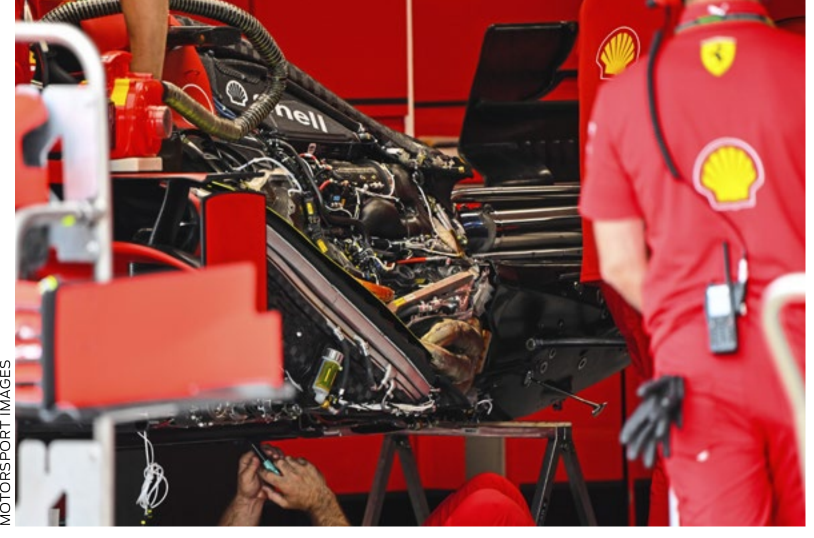
1980	P10	8 Punkte	0 Siege	0 Podiums
1973	P6	12 Punkte	0 Siege	0 Podiums
2020	P6	131 Punkte	0 Siege	3 Podiums
1969	P5	7 Punkte	0 Siege	1 Podium
1962	P5	18 Punkte	0 Siege	3 Podiums
1981	P5	34 Punkte	2 Siege	3 Podiums


XPB

Ferrari probierte den 2021er Unterboden schon in Abu Dhabi


WILHELM

Baustelle Getriebe: Ferrari nimmt seine Token im Heck


MOTORSPORT IMAGES

Ansage: Der Ferrari V6 wird 2021 nicht mehr der schlechteste Motor sein

Formel 1

Alpine heißt A521

Die Formel-1-Aktivitäten von Renault laufen künftig unter dem Namen der Sportwagentochter. Bei der Vorstellung der Konzern-Strategie gab es einen ersten Ausblick auf die neuen Farben. Das Auto wird A521 getauft.

Von: **Andreas Haupt**

Es sind die ersten Tage einer neuen Zeitrechnung. Renault bestreitet sein Formel-1-Engagement jetzt unter dem Dach von Alpine. Deshalb ändern sich auch die Farben. Schwarz-Gelb ist Geschichte. Stattdessen werden die französischen Nationalfarben stärker in den Vordergrund gerückt. Einen ersten Vorgeschmack auf das neue Design soll die „Winterlackierung“ geben. Alpine lehnt es an den A500 an, dessen schwarze Lackierung Renaults ersten Prototyp vor dem ersten Formel-1-Einstieg 1977 kennzeichnete. Sein neues Auto will Alpine im nächsten Monat vorstellen. Es heißt A521.

Das Team wird umgebaut. Davide Brivio übernimmt den Posten als Renndirektor. Er unterrichtet Alpine-CEO Laurent Rossi. Brivios genaue Aufgaben sollen in den nächsten Wochen bekannt gegeben werden. ■



ALPINE

Im Alpine A521 werden Ocon und Rückkehrer Alonso sitzen

Formel 1

China fliegt raus

Zehn Wochen vor dem Saisonstart wurde der Formel-1-Kalender schon umgebaut. Australien wird verschoben, China fliegt raus, Imola und Portimão kommen neu dazu.

Von: **Michael Schmidt**

Corona bestimmt weiterhin den Kalender der Formel 1. Die Saison hat noch gar nicht begonnen, da ist der Terminplan auch schon wieder Makulatur. Der am 21. März geplante Saisonauftakt in Melbourne kann nicht stattfinden. Australien verlangt von allen Einreisenden 14 Tage Quarantäne ohne Abkürzungsmöglichkeit.

Damit beginnt die Saison eine Woche später am 28. März in Bahrain. Australien wird auf den 21. November verschoben. Um eine Lücke zu schaffen, rückt der GP Brasilien um eine Woche vor und die Rennen in Saudi-Arabien und Abu Dhabi jeweils um eine Woche zurück. Die Saison endet somit am 12. Dezember in Abu Dhabi. Der GP China findet nicht statt. Auch Vietnam ist aus dem Kalender gestrichen. Dafür wird die Pause zwischen Bahrain und dem GP Spanien mit zwei Rennen am 18. April und 2. Mai in Europa gefüllt. Imola und Portimão gaben letztes Jahr mit ihren Veranstaltungen ein gutes Bewerbungsschreiben ab. ■



XPB

Imola und Portimão erhalten im neuen Kalender-Entwurf einen Platz

FORMEL-1-KALENDER 2021

28.3.2021	GP Bahrain (Sakhir)
18.4.2021	GP E. Romagna (Imola)
2.5.2021	GP Portugal (Portimão)
9.5.2021	GP Spanien (Barcelona)
23.5.2021	GP Monaco (Monte Carlo)
6.6.2021	GP Aserbaidschan (Baku)
13.6.2021	GP Kanada (Montreal)
27.6.2021	GP Frankreich (Paul Ricard)
4.7.2021	GP Österreich (Spielberg)
18.7.2021	GP England (Silverstone)
1.8.2021	GP Ungarn (Budapest)
29.8.2021	GP Belgien (Spa)
5.9.2021	GP Holland (Zandvoort)
12.9.2021	GP Italien (Monza)
26.9.2021	GP Singapur (Marina Bay)
3.10.2021	GP Russland (Sotschi)
10.10.2021	GP Japan (Suzuka)
24.10.2021	GP USA (Austin)
31.10.2021	GP Mexiko (Mexico City)
7.11.2021	GP Brasilien (Interlagos)
21.11.2021	GP Australien (Melbourne)
5.12.2021	GP Saudi Arabien(Jeddah)
12.12.2021	GP Abu Dhabi(Yas Marina)



NACHRICHTEN

NEUE TV-ZEITEN

2018 hatte die Formel 1 umgestellt. Die Rennen begannen nicht mehr zur vollen Stunde, sondern zehn Minuten später, um den TV-Anstalten mehr Vorlaufzeit für den Aufbau des Spannungsbogens zu geben. Es hat ein Umdenken stattgefunden. Die Formel 1 kehrt ab der kommenden Saison zu den alten Startzeiten zurück. Die Grands Prix werden wieder zur vollen Stunde gestartet.

COVID-19 BEI LECLERC

Es ist der fünfte Corona-Fall bei den Fahrern. Nach Sergio Pérez, Lance Stroll, Lewis Hamilton und Lando Norris hat es nun Charles Leclerc erwischt. Das erklärten Ferrari und sein Pilot am vergangenen Donnerstag (14.1.2021). Seither befindet sich der zweifache GP-Sieger in seiner Heimat Monaco in häuslicher Isolation. Er sei so weit okay, und er habe nur milde Krankheitssymptome.

BARCELONA BAUT UM

Die Arbeiten haben bereits begonnen. Der Circuit de Barcelona-Catalunya wird in Kurve 10 umgebaut. Das ist die Linkskurve nach der Gegengeraden. Die Streckenbetreiber führen die Änderung durch, nachdem man sich mit FIA und FIM auf eine gemeinsame Lösung verständigt hatte. Der Umbau dient der Sicherheit. Die Auslaufzone wird größer.

WAS MACHT PIRELLI?

2021 soll das letzte Jahr mit den aktuellen 13-Zoll-Rädern werden. Danach stellt die Formel 1 auf 18 Zoll um. Pirelli will und muss die Neukonstruktion ausgiebig testen. Dafür sind 25 Testtage eingeplant. Doch wie soll das angesichts der Coronakrise und des engen Terminkalenders mit 23 eingeplanten Grands Prix funktionieren? Pirelli hofft, den Plan trotzdem durchziehen zu können. Der Reifenlieferant klopft bei den Teams mögliche Termine ab.

Das andere Leben

MSA

Mika Häkkinen war zwei Mal Weltmeister und der große Gegner von Michael Schumacher. Doch der Finne verabschiedete sich schon im Alter von 33 Jahren aus der Formel 1. Nur um festzustellen, dass es gar nicht so leicht ist, von der Droge Motorsport loszukommen.

Von: **Michael Schmidt**

Das Gesicht ist immer noch jung. Wenn man Mika Häkkinen so sieht, dann könnte man meinen, er fahre noch Rennen. Dabei hat der Finne die 50 auch schon vor zwei Jahren überschritten. Tatsächlich ist Häkkinen bereits im Alter von 33 Jahren aus der Formel 1 zurückgetreten. Ende 2001, nur zwei Jahre nach seinem zweiten WM-Titel. 2005 war er wieder ein Rennfahrer. Der zweifache Formel-1-Champion gab ein dreijähriges Gastspiel in der DTM.

Der erste Ausstieg aus der Formel 1 fiel ihm leicht. Das Leben danach nicht. „Ich fand den Schritt in ein normales Leben schwer", gibt er zu. „Wenn du im Fahrerlager aufgewachsen bist, ist dein Leben sehr strukturiert. Viele Dinge werden dir abgenommen. Das normale Leben ist viel komplizierter. Die Popularität lässt nach. Ich genieße es zwar noch immer, wenn mich Leute erkennen, aber das ist nicht das Problem. Fahren am Limit? Brauche ich auch nicht mehr. Es permanent zu tun, ist ein anstrengender Job. Das ganze Leben richtet sich danach. Das vermisse ich nicht. Das Schwierigste an dem neuen Leben ist, Selbstdisziplin zu finden, die Tage sinnvoll zu füllen. Der Körper gewöhnt



WILHELM

Der letzte GP-Sieg: USA 2001

sich an dieses relaxtere Leben. Das ist am Anfang verwirrend. Ich habe ein paar Jahre gebraucht, mich damit zurechtzufinden.“

Das Hotel am Nordpol

Häkkinen hat nach seinem endgültigen Rücktritt als Markenbotschafter für McLaren, Unibet, Nokian-Reifen und den österreichischen Hörgerätehersteller Neuroth eine neue Struktur in seinem Leben gefunden. Der letzte Kontakt hat einen ernsthaften Hintergrund. Häkkinen hat seit seinem schweren Unfall 1995 auf einem Ohr ein eingeschränktes Hörvermögen.

Dazu hat sich der Blondschopf noch an ein Projekt gehängt, das wie ein Aprilscherz anmutet. Ein Kumpel von ihm will ein Hotel am Nordpol betreiben. „Seit sieben Jahren beschäftige ich mich schon mit Luxusreisen in den Norden von Finnland. Die Gegend dort ist noch ursprünglich, die Luft klar und sauber. Die Leute aus den Städten genießen das. Es zeigt ihnen, wie die Welt sein sollte, und dass man etwas dafür tun muss, um sie so zu erhalten. Der Besitzer dieser Reiseveranstaltungen hat tolle Pläne. Und er setzt sie auch um. Eine dieser Ideen ist ein Hotel am Nordpol. Das verlangt eine ziemliche Logistik. Wie baue ich dort ein Hotel, wie bringe ich die Gäste und die Verpflegung dorthin? Es gibt nur ein bestimmtes Zeitfenster wegen der Temperaturen. Dort werden die Leute den Klimawandel mit eigenen Augen sehen. Sie werden danach besser verstehen, warum es so wichtig ist, etwas dagegen zu tun. Das ist nicht nur eine Spinnerei, sondern hat einen ernsthaften Hintergrund.“

Schumi als Lehrer

Häkkinens Karriere ist eng mit der von Michael Schumacher verbunden, auch wenn sie nicht so lange dauerte. Schon im Kart ahnte der junge Mika, dass dieser Deutsche einmal sein größter Gegner werden würde. „Bereits da hast du gemerkt, wie ernst er es meint. Das war mehr als nur ein Sport für ihn. Es war sein Leben. Deshalb habe ich mir immer genau angeschaut, wie er an gewisse Dinge herangegangen ist, welche Linien er gefahren ist. Wenn ich hinter Michael hergefahren bin, habe ich mehr gelernt als von allen anderen Fahrern.“

Der Weg zum Erfolg verlief dann aber nicht so geradlinig wie bei seinem großen Gegenspieler. Nach seinem Formel-1-Debüt 1991 bei Lotus musste Häkkinen sechs Jahre auf den ersten Sieg und sieben Jahre auf den WM-Titel warten. Dazwischen gab es den ein oder anderen Moment, wo er am liebsten alles hingeworfen hätte. Zwischen 1994 und 1997 stand ihm bei McLaren die Technik im Weg. Die Autos waren entweder langsam oder unzuverlässig, manchmal auch beides. Als er 1997 in Silverstone in Führung liegend ausfiel und sich nach dem Rennen durch den Stau der heimfahrenden Zuschauer quälte, da kam ihm der Gedanke: „Du bist jetzt 29 und kommst in deiner Karriere nicht weiter. Das hältst du nicht länger aus.“ Die Verpflichtung von Stardesigner Adrian Newey machte ihm Mut: „Ich habe 1998 schon auf den ersten Metern in der Boxengasse gespürt, dass ich in einem ganz anderen Auto saß als zuvor. Es sah aggressiv aus, fühlte sich aggressiv an.“

Wozu braucht ihr Senna?

An Selbstvertrauen hat es nie gefehlt. Als er 1993 für McLaren seinen Vertrag unterschrieb, da machte er sich keine Sorgen, zunächst als Testfahrer zu enden. „Michael Andretti hatte eine Startgarantie, aber Ayrton Senna zögerte mit seiner Unterschrift. Ich sagte mir: Du wirst McLaren bei den Testfahrten so beeindrucken, dass die Senna gar nicht mehr brauchen.“ Und als er dem großen Brasilianer beim ersten McLaren-Einsatz in Estoril gleich eine Trainingsniederlage aufbrummte, waren alle überrascht, nur Häkkinen nicht. „Ich dachte, das sei normal. Für alle anderen war es ein Wunder. Das war keine Arroganz. Es war mein Selbstvertrauen.“

Genauso gnadenlos rechnete er 2001 mit sich selbst ab. Sein Rücktritt trotz zwei GP-Siegen hatte viele Gründe. Der Highspeed-Unfall beim Saisonauftakt in Melbourne erinnerte ihn daran, wie dünn das Seil war, auf dem er balancierte. „Ich wollte nicht noch einmal im Krankenhaus landen wie sechs Jahre davor in Adelaide. Sei nicht zu gierig, sagte ich mir. Du hast alles erreicht, was du erreichen wolltest.“ Auch die Motivation hatte gelitten: „Ich war nicht mehr in der Form, die ich von mir erwartete. Das Team konzentrierte sich nicht mehr hundertprozentig auf mich. Es gibt nur einen Sieger, und der muss das Beste bekommen. Das hat nichts damit zu tun, dass ich verwöhnt war. Ich war der Weltmeister. Wenn du einen Diamanten hast, musst du alles tun, ihn zu behalten. Sie gaben für meinen Geschmack David Coulthard zu viel Aufmerksamkeit. Es machte keinen Sinn, dagegen anzukämpfen.“ ■



WILHELM

Erste Erfolge: Das McLaren-Team fand 1997 auf die Siegerstraße zurück



WILHELM

Sein bestes Jahr: Häkkinen gewann 1998 im McLaren MP4/13 sieben Rennen

DIE KARRIERE IN ZAHLEN

Geboren:	28. September 1968 in Vantaa (FIN)
FORMEL 1	
Debüt:	GP USA 1991 (Phoenix)
Teams:	Lotus, McLaren
GP-Starts:	161 (von 1991 bis 2001)
WM-Punkte:	420
GP-Siege:	20
Podiumsplätze:	51
Punkteränge:	83
Pole-Positions:	26
Schnellste Runden:	25
Führungskilometer:	7196
DTM	
Debüt:	Hockenheim 2005
Teams:	AMG-Mercedes
Starts:	31 (von 2005 bis 2007)
Punkte:	77
Siege:	3
Podiumsplätze:	8
Punkteränge:	13
Pole-Positions:	3
Schnellste Runden:	5



CREVENTIC/PETR FRYBA

Zieldurchfahrt nach 600 Runden: Schlussfahrer Axcil Jefferies steuert den siegreichen GPX-Porsche über die Ziellinie

Einer kam durch

Porsche ging als großer Favorit ins 24h-Rennen von Dubai. Am Ende wurde es der antizipierte Sieg eines 911 GT3 R, doch die Markenkollegen wurden ordentlich gerupft.

Von: **Michael Bräutigam**

Vier Porsche in den Top 5 – das Ergebnis des Qualifyings dürfte in der Kundensportabteilung der Schwaben schon mal für ein breites Grinsen gesorgt haben. Nur Mirko Bortolotti im Grasser-Lamborghini vermochte das Elfer-Quartett an der Spitze zu sprengen. Und weil Matteo Cairoli im Dinamic-Porsche noch drei Startplätze zurückversetzt wurde, durfte der grüne Huracán sogar aus der ersten Startreihe losfahren.

An Sven Müllers Pole gab es aber nichts zu rütteln. Er stellte den Herberth-Porsche mit der Nummer 92 nicht nur auf den besten Startplatz, sondern dabei auch noch einen neuen GT3-Rundenrekord (1.56,553 min) auf. „Eine intensive Session", befand Müller, der Cairoli erst kurz vor Schluss die Bestzeit entriss.

Grassers Sicherheitstaktik

In der Frühphase des Rennens zeigte sich ein ganz ähnliches Bild wie beim Abschlusstraining: Porsche setzte die Pace, welche nur Bortolotti zeitweise mitgehen konnte. Das allerdings auch nur theoretisch, denn während der ersten Code-60-Phase fuhr der GRT-Lambo gleich vier Mal (!) an die Box. „Eine Sicherheitstaktik", erklärte Bortolotti nach seinem Start-Stint. Offensichtlich erinnerte man sich an 2018 zurück, als man in der ähnlich heißen Anfangsphase gleich drei Reifenschäden hatte und damit jegliche Siegchance verlor.

Die Sicherheitstaktik sorgte aber dafür, dass man zunächst in die zweite Reihe zurückfiel. Bortolotti kämpfte sich zwar beherzt wieder nach vorne, doch der Porsche-Expresszug war da längst abgefahren. Es führten das Pro-Fahrzeug von Herberth vor dem besseren der beiden Am-Schwesterautos und den Markenkollegen von GPX Racing.

> „Ein toller Saisonstart und das bestmögliche Ergebnis, denn wir hatten einfach nicht den Speed des Siegerfahrzeugs."
>
> WRT-Boss Vincent Vosse

Mathieu Jaminet, der den ersten Stint für die in Dubai beheimatete Mannschaft absolvierte, gab resigniert zu: „Bei Herberth scheint man etwas gefunden zu haben, wodurch sie zu schnell für uns sind – zumindest jetzt bei den heißen Temperaturen."

Tatsächlich sorgten die schnell kühler werdenden Temperaturen dafür, dass GPX bald Boden gutmachen und die Führung übernehmen konnte. Nach vier Stunden lag der im Pfeil-Design gestaltete Porsche mit der Nummer 36 bereits eine volle Runde vor dem ersten Verfolger.

Herberth-Team im Pech

Die Herberth-Truppe hatte dagegen weniger Glück, als alle drei Autos im Rennverlauf mal mehr, mal weniger große Probleme zu beklagen hatten. Die Nummer 91, also das zu Anfang um die Spitze mitkämpfende Am-Auto, fiel nach zwei Stunden mit einer Kollision aus. Das Pro-Auto mit der #92 musste nach einem Getriebeschaden in der Nacht alle Siegträume aufgeben. Das zweite Am-Auto fuhr letztlich auf P11 ins Ziel, auch hier hatte man jedoch großen Zeitverlust nach einer Kollision. Der Dinamic-Porsche fiel nach einer Kollision nur rund anderthalb Stunden vor Schluss aus – wodurch letztlich nur das GPX-Auto von der Porsche-Armada übrig blieb.

Davon abgesehen lief das Rennen recht ruhig ab. Die GPX-Mannschaft konnte sich nach dem Anfangs-Sprint schnell auf ein Sicherheitslevel einpendeln. In der zweiten Reihe kämpften die Pro-Autos von HRT, WRT und Grasser um die Podestplätze.

Am Tag noch unterlegen, drehte der WRT-Audi nachts so richtig auf. Dries Vanthoor ließ um zwei Uhr morgens sogar die schnellste Rennrunde notieren. Dazu kam eine kluge Taktik. Man legte den letzten Stopp so, dass man einen langen Stint fahren konnte. Damit fing man den HRT-Mercedes, der noch einmal zum Service kam, im Kampf um den zweiten Platz ab. Grasser blieb nur der vierte Platz. „Eines der Hauptziele auf unserer Wunschliste für dieses Jahr wurde erreicht“, freute sich GPX-Teamchef Pierre-Brice Mena.

Kampf in den Klassen

„Ein toller Saisonstart und das bestmögliche Ergebnis, denn wir hatten einfach nicht den Speed des Siegerfahrzeuges“, stellte WRT-Boss Vincent Vosse fest. HRT freute sich neben P3 auch über den fünften Platz fürs Am-Auto, das damit den Klassensieg verbuchte. „Das Auto, die Teamleistung – heute hat alles gepasst“, so Patrick Assenheimer, der auf beiden Autos fuhr.

Auch in den weiteren Klassen wurde gekämpft und gerupft. In der 991-Klasse für Cup-Porsches hatten mit HRT Performance und MRS GT-Racing gleich zwei deutsche Teams Siegchancen. Doch beide hatten kein Glück. Schon nach elf Minuten war das Rennen für den ersten der beiden HRT-Porsche vorbei, als Fabio Citignola ohne Bremswirkung frontal in die Reifenstapel krachte, dabei aber zum Glück unverletzt blieb. Nach nicht ganz fünf Stunden war auch das Schwesterfahrzeug wegen eines Unfalls raus.

MRS als Vorjahressieger wird sich wahrscheinlich wundern, dass man noch den dritten Klassenrang holte. Unzählige Strafen sorgten dafür, dass man früh jegliche Siegchance verlor. Klassensieger wurde NKPP Racing by Bas Koeten Racing, nachdem auch der lange führende DUWO-911er in Probleme geraten war.

Die GTX-Klasse fand in Form von Leipert Motorsport deutsche Sieger. Mit ihrem Lamborghini Huracán Super Trofeo fuhr die Wegberger Mannschaft ein fast problemloses Rennen – auch wenn man in der Nacht einmal kurz ausrollte und in die Box geschleppt werden musste.

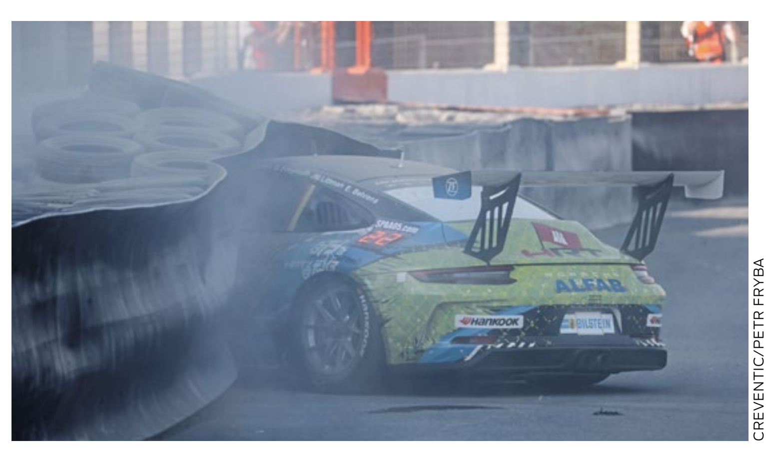
!

Das Team HRT Performance hatte in der 991-Klasse doppelt Pech: Beide Autos fielen nach heftigen Frontaleinschlägen früh im Rennen aus – Fabio Citignola krachte nach nur elf Minuten ohne Bremswirkung in die Streckenbegrenzung.

Auch in der GT4-Klasse gab es deutsche Sieg-Anwärter, doch am Ende gewann ein Team mit Frauenpower. Das Team ST Racing, benannt nach Samantha Tan, holte sich mit einem BMW M4 GT4 den Klassenerfolg und landete auf Gesamtrang 15. Direkt dahinter lag der Aston Martin von PROsport Racing, auf P3 lief der Mercedes von Dragon Racing ein. Die GT-Champions von 2020 dagegen, Avia Sorg Rennsport (BMW), mussten sich mit P4 begnügen. Während die Gegner teilweise auf Profi-Fahrer setzten, konnte die reine Amateur-Besatzung von Sorg den Speed nicht dauerhaft halten. ■


CREVENTIC/PETR FRYBA

Heimerfolg: Das Gewinnerteam GPX Racing siegte vor der eigenen Haustür


CREVENTIC/PETR FRYBA

Aus nach nur elf Minuten: Citignolas HRT-Porsche im Reifenstapel



CREVENTIC/PETR FRYBA

Frauenpower: Samantha Tan und ihr Team gewannen die GT4-Klasse

24h SERIES CREVENTIC: 24h-RENNEN IN DUBAI

Dubai (UAE), 15./16. Januar
1. Lauf, Rennen über 24 Stunden; 51 Teams gestartet, 42 gewertet

1.	#36	Jefferies/Fatien/Jaminet/Andlauer/Ferté	GPX Racing	Porsche 911 GT3 R	GT3-Pro	600 Runden
2.	#31	Vanthoor/v.d.Linde/Machiels/Goethe/Bird	WRT	Audi R8 LMS Evo	GT3-Pro	– 1 Runde
3.	#4	Haupt/Engel/Assenh./Ratcliffe/Al Qubaisi	HRT Bilstein	Mercedes-AMG GT3 Evo	GT3-Pro	– 1 Runde
4.	#63	Ineichen/Amstutz/Bortolotti/Breukers	GRT Grasser Racing Team	Lamb. Huracán GT3 Evo	GT3-Pro	– 2 Runden
5.	#5	Al Qub./Pierburg/Scholze/Assenh./Bastian	HRT Abu Dhabi Racing	Mercedes-AMG GT3 Evo	GT3-Am	– 8 Runden
6.	#34	Dr. Kirchhoff/Edelhoff/Grimm/Edelhoff	Car Collection Motorsport	Audi R8 LMS Evo	GT3-Am	– 12 Runden
7.	#83	Perrodo/Samani/Collard/Vaxivière	Racetivity	Mercedes-AMG GT3 Evo	GT3-Pro	– 15 Runden
8.	#88	Dontje/Holmgaard/Lechm./Müller/Stengel	Car Collection Motorsport	Audi R8 LMS Evo	GT3-Am	– 17 Runden
9.	#19	de Jong/de Jong/De Heus/van Lagen	MP Motorsport	Mercedes-AMG GT3	GT3-Am	– 23 Runden
10.	#72	Iribe/Millroy/Moss/Osborne	Inception Racing with Optimum	McLaren 720S GT3	GT3-Am	– 24 Runden
11.	#93	Görig/Au/Lloyd/Loggie	Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	GT3-Am	– 30 Runden
12.	#991	Hilders/Voerman/Bessem/Herber	NKPP Racing by Bas Koeten Racing	Porsche 911 GT3 Cup	991	– 33 Runden
13.	#710	Gorski/Watzinger/Thiel/Lee/Leib	Leipert Motorsport	Lamb. Huracán S. Trofeo	GTX	– 42 Runden
14.	#909	Mukovoz/Sidoruk/Peregudov/Pereira	DUWO Racing	Porsche 911 GT3 Cup	991	– 53 Runden
15.	#438	Tan/Hull/Miller/Wittmer	ST Racing	BMW M4 GT4	GT4	– 54 Runden
16.	#401	Verdonck/Gillion/Lemeret/Matthiesen/Schöll	PROsport Racing	Aston Martin Vantage GT4	GT4	– 57 Runden
17.	#131	Danz/Spescha/Sing/Jost/Leuchter	TOPCAR Sport	Cupra TCR DSG	TCR	– 57 Runden
18.	#112	Laaksonen/Xavier/Preisig/Born/Mettler	Autorama Motorsport by Wolf-Power	VW Golf GTI TCR DSG	TCR	– 58 Runden
19.	#7	Pampanini/Calamia/Monaco/Cairoli	Dinamic Motorsport	Porsche 911 GT3 R	GT3-Pro	– 59 Runden
20.	#488	Remenyako/Christod./Hartshorne/Hancock	Dragon Racing	Mercedes-AMG GT4	GT4	– 60 Runden

Mit sauberem Rennen zum Sieg: Der TOPCAR-Cupra fuhr schnell und zuverlässig

CREVENTIC/PETR FRYBA

Wie Schweizer Uhrwerke

Der Auftakt der 24h TCE Series wurde zur Triumphfahrt der Schweizer Teams. Trotz Problemen holten TOPCAR Sport und Autorama/Wolf einen Schweizer Dreifachsieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Titelverteidiger von Autorama Motorsport by Wolf-Power Racing starteten noch besser in die Saison als 2020. Da belegte die Nummer 112 den dritten Platz und die Nummer 1 Rang 7. Diesmal verstärkte die Truppe von Stefan Tanner und Adrian Wolf ihr Aufgebot nochmals in Form eines dritten TCR-Golfs mit der Startnummer 114. Der wurde beim Test am Mittwoch derart beschädigt, dass man sich erst bei einem Händler in Dubai aus einem Straßen-Golf einige Teile ausbauen musste, um das Auto am Donnerstag wieder fit zu haben. Doch die Arbeit blieb unbelohnt: Im Rennen musste man nach einem erneuten Unfall vorzeitig aufgeben.

Differenzial-Probleme

Auch die Schwesterfahrzeuge blieben nicht ganz von Problemen verschont. Schon in der ersten Code-60-Phase stieg an der 112 das elektrohydraulische Frontdifferenzial aus, dadurch fehlte für den Rest des Rennens Traktion.

Die Nummer 1 ereilte in der Nacht der gleiche Defekt, dazu kam ein Unfall, der einige Reparaturen erforderte. Trotzdem reichte es noch zu den Plätzen 2 (Kari-Pekka Laaksonen/Gustavo Xavier/Jasmin Preisig/Miklas Born/Yannick Mettler) und 3 (Emil Heyerdahl/Marlon Menden/Jérôme Ogay/Constantin Kletzer/Yannick Mettler). Mettler kam zu seiner Doppel-Nennung, nachdem Antti Buri, der auf der 112 starten sollte, am Flughafen von Dubai die Einreise verweigert wurde. Sein Reisepass war fünf Tage zu kurz gültig, und mit dem vorläufigen neuen Pass wollte man ihn nicht einreisen lassen.

Die belgischen Vorjahressieger von AC Motorsport hatten ihr Aufgebot verdoppelt. Die Nummer 188 kämpfte lange mit dem TOPCAR-Cupra um die Spitze, ehe zwei Radlagerschäden viel Zeit kosteten. Das Schwesterfahrzeug mit der Nummer 199 hatte die gleichen Differenzial-Probleme wie die Autorama-Autos.

Das sauberste Rennen erlebte TOPCAR Sport. Mit Teamchef Ronny Jost, Benjamin Leuchter, Fabian Danz und Patrick Sing hatte man gleich vier ehemalige Piloten aus der ADAC TCR Germany im Aufgebot, dazu kam Adrian Spescha. Leuchter fuhr vom 6. Startplatz im besten WTCR-Stil direkt im Start-Stint bis an die Spitze. „Das war ganz nach meinem Geschmack", freute sich der eigentliche VW-Pilot, der für den Dubai-Einsatz eine Freigabe bekommen hatte.

Als der AC-Audi mit der 188 zurückfiel, war der Weg zum Sieg frei. Für Sing war das erste Rennen seit einem schweren Unfall in der KTM X-Bow Battle in Spielberg 2019. So kann man ein Trauma natürlich auch abschütteln. ■

24H SERIES

Dubai (UAE), 15./16. Januar
Die Top 12 der Tourenwagen-Wertung (TCE)

Pos.	Nr.	Team	Fahrzeug	Klasse	Runden
17.	#131	TOPCAR Sport	Cupra TCR DSG	TCR (1.)	543 Runden
18.	#112	Autorama M'sport by Wolf-Power R.	VW Golf GTI TCR DSG	TCR (2.)	542 Runden
22.	#1	Autorama M'sport by Wolf-Power R.	VW Golf GTI TCR DSG	TCR (3.)	535 Runden
23.	#188	AC Motorsport	Audi RS3 LMS DSG	TCR (4.)	534 Runden
24.	#199	AC Motorsport	Audi RS3 LMS DSG	TCR (5.)	527 Runden
25.	#208	PK Carsport	BMW M2 CS Racing Cup	TCX (1.)	511 Runden
26.	#278	CWS Racing	Ginetta G55	TCX (2.)	504 Runden
27.	#107	BBR	Cupra TCR DSG	TCR (6.)	493 Runden
28.	#302	fun-M Motorsport	BMW M240i Racing	TCX (3.)	486 Runden
29.	#133	Zengo Motorsport	Cupra TCR DSG	TCR (7.)	479 Runden
30.	#280	CWS Racing	Ginetta G55	TCX (4.)	475 Runden
31.	#138	Simpson Motorsport	Audi RS3 LMS DSG	TCR (8.)	475 Runden



CREVENTIC/PETR FRYBA

Die TCE-Gesamtsieger (v. l.): Leuchter, Jost, Danz, Spescha, Sing

Sportwagen-WM (WEC)/IMSA: Glickenhaus-Hypercar-Präsentation

Glickenhaus zeigt Hypercar im März

Die Scuderia Cameron Glickenhaus wird ihr neues Hypercar für die Topklasse der Sportwagen-WM am 15. und 16. März in Vallelunga der Öffentlichkeit präsentieren. Sollte der WM-Start in Sebring gecancelt werden, könnten die Amis sogar den WEC-Auftakt in Portimão bestreiten.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Zwar hat der kultige Privatier Jim Glickenhaus sein ursprüngliches Versprechen nicht halten können, Ende 2020 den Rollout mit seinem neuen Hypercar-Auto für die neue FIA-Topklasse der Sportwagen-WM zu absolvieren, aber der leichte Verzug ist mit den anhaltenden Problemen durch die Corona-Pandemie zu erklären. Laut Glickenhaus steht dem geplanten Start bei den WM-Läufen in Spa und Le Mans aber nichts im Weg: Am 15. und 16. März will die Scuderia Cameron Glickenhaus ihren neuen Flitzer auf der italienischen Strecke in Vallelunga offiziell präsentieren. Bei der Vorstellung sollen auch Technikpartner wie Sauber (Aerodynamik) und Joest Racing (Einsatzpartner) vor Ort sein. Mittlerweile hat Jim Glickenhaus auch bekannt gegeben, dass sie beim Chassis für das SCG 007-Hypercar mit der italienischen Firma Bercella zusammenarbeiten.

Da die WEC erst am 21. Januar entscheidet, wo der Saisonauftakt stattfindet, besteht sogar noch die Chance, dass die Scuderia Glickenhaus den ersten WM-Lauf fährt: Sollte der WM-Start in Sebring gecancelt werden, fährt die WEC entweder am 4. oder am 11. April in Portimão (Portugal). Bei der Glickenhaus-Präsentation in Vallelunga soll übrigens auch das Fahreraufgebot bekannt gegeben werden. ■

Sportwagen-WM/IMSA: Baut Ferrari ein LMDh-Auto?

Ferrari: Aussage erst im Februar?

Nachdem Toyota und Peugeot ein Hypercar bauen und Porsche sowie Audi ein LMDh-Auto angekündigt haben, wartet die Welt auf eine Nachricht von Ferrari. Die angeblich geplante Ankündigung beim IMSA-Saisonstart in Daytona findet zwar nicht statt, doch alle Anzeichen deuten auf ein Ferrari-Engagement hin.

Von: **Marcus Schurig**

Die Nachfrage nach Informationen ist groß: „Wir haben jede Woche 15 Anfragen dieser Art …“, so ein Ferrari-Mitarbeiter. Die so oft gestellte Frage lautet: „Baut Ferrari wie Porsche und Audi ein LMDh-Auto für die IMSA?“ Die LMDh-Wagen werden ab Ende 2022 gleichberechtigt mit den FIA-Hypercars um Siege und Titel in der Sportwagen-WM und der IMSA-Serie fahren.

Ursprünglich wollten Porsche und Ferrari den wegweisenden Zutritt zur LMDh-Klasse sogar gemeinsam bekannt geben. Porsche hat Mitte Dezember den Zutritt bestätigt, Ferrari wollte das Gleiche angeblich beim IMSA-Saisonstart in Daytona Ende Januar machen, doch mittlerweile sagen Ferrari-Insider, dass man noch Zeit bis Anfang Februar benötige, um einen Vorstandsbeschluss zu erwirken. Weil die WEC ihren Saisonstart in Sebring eventuell cancelt, entfällt vermutlich auch Sebring als Ort der Verkündung.

Parallel dazu gibt es Gerüchte, dass sich andere Hersteller in Daytona zu LMDh-Projekten äußern könnten, allen voran die bisher in der DPI-Topklasse engagierten Hersteller Acura (Honda), Mazda sowie GM. Auch Ford ist weiterhin an einem Zutritt zur LMDh-Klasse interessiert. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

WEC-START IN PORTIMÃO?
Wie letzte Woche in MSa (Heft 5/2021) angekündigt, wackelt der WEC-Saisonstart in Sebring als Gast beim traditionellen IMSA-12h-Rennen. Ursprünglich hatte die WEC am 15. Januar eine Entscheidung verkünden wollen, dieser Termin wurde auf kommenden Freitag (22. Januar) verschoben. WEC-Frachtpartner DHL müsste die Fahrzeuge und das Team-Equipment am 4. Februar verschiffen, damit die WEC ihren Saisonvortest in Sebring und das Rennen an gleicher Stätte bestreiten kann. Doch es gibt mehrere Probleme: Erstens will die neue US-Regierung von Joe Biden angeblich die Einreisebeschränkungen noch einmal verschärfen. Zweitens fordert die Weltmotorsportbehörde FIA, dass alle Serien mit WM-Prädikat in der ersten Saisonhälfte 2021 die Corona-Bestimmungen der Formel 1 übernehmen sollen. Diese strengeren Regeln wären allerdings in Sebring nicht umzusetzen, außer man trennt die beiden Fahrerlager von WEC und IMSA komplett, was aber nicht möglich ist. Aus diesem Grund hat die WEC als Ausweichtermine den 4. und den 11. April in Portimão geblockt. Denkbar ist auch ein Ausweichtermin in Barcelona, wo Reifenpartner Goodyear die Strecke im April gebucht hat.

FERRARI WEC: GT-AUFGEBOT
Ferrari hat seine Fahrerverteilung für die kommende WEC-Saison 2021 bekannt gegeben: Den 488 GTE mit der Startnummer #51 teilen sich James Calado and Alessandro Pier Guidi, Davide Rigon ist als dritter Fahrer in Le Mans an Bord. Im Schwesterauto mit der Nummer #52 (bisher die Startnummer #71) fahren Miguel Molina und Daniel Serra, der dritte Fahrer für Le Mans stand bei Redaktionsschluss von MSa noch nicht fest. Davide Rigon wird die europäische GT World Challenge (Endurance Cup und Sprint Cup) als Hauptprogramm für die Saison 2021 bestreiten. In der GTE-Am-Klasse der Sportwagen-WM werden insgesamt fünf Ferrari 488 GTE am Start stehen. Zwar sind die Fahrerverteilungen hier noch nicht endgültig fix, doch als Profipiloten stehen Giancarlo Fisichella und Andrea Piccini sowie der Ferrari-Junior Nicklas Nielsen parat.



24h DAYTONA MIT 50 AUTOS
Die IMSA-Serie hat eine erste Nennliste für das 24h-Rennen in Daytona Ende Januar veröffentlicht. Beim Saisonstart der IMSA-Serie werden 50 Autos an den Start gehen – eingedenk der Pandemielage ein gutes Nennergebnis. In der Topklasse DPI sind sieben Autos von Cadillac, Mazda und Acura genannt, in der LMP2-Klasse stehen sogar zehn Fahrzeuge am Start, dazu kommen noch mal sieben LMP3-Wagen. In der GT-Topklasse GTLM sind sechs Autos genannt, in der GTD-Klasse für GT3-Wagen sind 20 Fahrzeuge am Start. Im letzten Jahr standen in Daytona nur 38 Autos am Start. Der Zuwachs geht zum großen Teil auf die Prototypenklassen zurück, wo die LMP2 deutlich mehr Zulauf verzeichnet als 2020 und die neue LMP3-Klasse zusätzliche Fahrzeuge ins Feld spült.

Die GT3-Klasse ist im Umbruch: Ab 2022 gilt ein neues Reglement, zudem könnte sie die GTE beerben. Porsche ist mitten in der Entwicklung des neuen 911 GT3 R, der zur Saison 2023 kommt. Sebastian Golz, Projektleiter 911 GT3 R, über die Herausforderungen und Chancen.

Von: **Bianca Leppert**

Wie geht es der GT3-Kategorie aktuell?
Die Finanzierbarkeit ist immer im Fokus, denn es ist Kundensport. Es wurden zuletzt Stimmen lauter, dass man aufpassen müsse, dass die Klasse nicht zu teuer wird. Da stehe ich voll dahinter. Die Kosten für den Betrieb des Fahrzeugs müssen auf aktuellem Niveau bleiben und dürfen nicht weiter wachsen. Wir sind an einer Schmerzgrenze angekommen, was die Betriebskosten betrifft. Man muss aber auch auf die Einsatzkosten um das Fahrzeug herum schauen. Wenn wir das Niveau halten, bleibt es eine gesunde Klasse.

Die Corona-Situation bereitet vielen Teams Probleme.
Die GT3-Starterfelder sind wie bei den 24h Dubai sehr gut gefüllt. Wir haben für die Saison 2021 sogar Kunden dazugewonnen. Somit scheint unser Service sehr gut und die Finanzierbarkeit im Rahmen zu sein. Ja, Hersteller geben einen Teil dazu. Deshalb muss man schauen, dass die Kosten nicht weiter steigen, weil die Hersteller durch die anhaltende COVID-19-Pandemie weniger Budget zur Verfügung haben. Heißt: Man muss die Einsatzkosten anpacken und im besten Fall günstiger werden. Darin liegt der Schlüssel für eine stabile Zukunft.

Sollte die GT3 in Zukunft den Werkssport in der GTE-Kate-



Sebastian Golz

Geburtstag: 09.12.1979
Geburtsort: Rheda-Wiedenbrück
Herkunftsland: Deutschland

PORSCHE

„Wir kommen im Jahr 2023 mit dem neuen GT3-Auto“

gorie ablösen, könnte es zu einem Wettrüsten kommen und teurer werden.
Wir sehen, dass die GTE eine starke Zeit vor sich hat: Wir haben elf Kundenfahrzeuge zum Ende 2020 verkauft. Wenn wir die Corona-Zeit meistern und die GT3 tatsächlich 2024 nach Le Mans kommen sollte, sehe ich großes Wachstumspotenzial für die Klasse. Fast jeder GT-Kunde möchte nach Le Mans. Diese Träume würden so leichter erfüllt werden. Ich sehe keine Gefahr für ein Werksengagement und Wettrüsten. Bei uns ist GT3 definitiv Kundensport und wird es auch immer bleiben. Werkssport findet in der GTE und später in der LMDh-Kategorie statt.

Ab 2022 gilt das neue GT3-Reglement. Viele Hersteller bringen ein Upgrade. Welche Pläne hat Porsche?
Unser jetziges Auto auf Basis des 991-Modells läuft aus. Das Straßenauto auf Basis der Generation 992 ist seit 2019 auf dem Markt, die GT-Version folgt in diesem Jahr. Die neue Generation stellt die Basis für das GT3-Fahrzeug, mit dem wir im Jahr 2023 kommen. Früher macht es keinen Sinn, weil der Verkauf der insgesamt 83 aktuellen Autos gerade beendet wurde. Wir geben unseren Kunden damit die Chance, erfolgreich Rennen zu fahren und die Anschaffung zu amortisieren.

Ergibt sich so für 2022 ein Nachteil gegenüber der Konkurrenz?
Nein, wie man in den Meisterschaften 2020 gesehen hat, sind wir konkurrenzfähig. Der Porsche 911 GT3 R hat ausreichend Performance, um Reserven über die BOP abzurufen, sollte die Klasse insgesamt schneller werden.

Wie weit ist die Entwicklung des neuen Modells?
Ich kann sagen: Wir sind gut im Plan. Man rechnet ungefähr zwei Jahre für eine komplette GT3-Entwicklung. Nach einer dreimonatigen Konzeptphase folgt die Konstruktions- und Simulationsphase. Begleitend dann erste Bauteilbestellungen von Prototypenteilen. Das erste Highlight ist der Prototypenaufbau, der etwa nach neun Monaten gestartet wird – hier zeigt sich, ob die Theorie zur Realität passt. Vor dem ersten Einsatz auf der Rennstrecke testet man einzelne Komponenten auf Prüfständen zur Absicherung. Danach folgt die Test- und Dauerlaufphase, dann kommt die FIA-Homologation, und rund drei Monate vor Auslieferung beginnt die Produktion.

> „Bekommt jeder individuell Waiver, hat das immer einen Beigeschmack. Hat das Reglement hingegen mehr Freiheiten, weiß jeder, woran er ist.“
>
> Sebastian Golz, Porsche

Das neue Reglement bietet mehr Freiheiten. Eine Gefahr, dass die Entwicklung ausufert?
Bekommt jeder individuell Waiver, hat das immer einen Beigeschmack, auch wenn es oftmals dem Fahrzeugkonzept geschuldet ist. Bietet das Reglement mehr Freiheiten, weiß jeder, woran er ist. Wir müssen unser Auto ohnehin so kosteneffizient wie möglich entwickeln, gerade weil es bei Porsche ein Kundensportprojekt ist. Es ist bei nahezu allen großen Herstellern ein klarer Business Case. Baust du ein Auto, das überperformt, wirst du ohnehin von der Balance of Performance ausgebremst. Der Fokus liegt darauf, ein Auto zu bauen, das konstant und einfach über alle Stints zu fahren ist.

Apropos Business Case: Was wird das neue Porsche-GT3-Modell kosten?
Das können wir zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sagen, wir sehen aber im Bereich einer halben Million eine magische Grenze. Die Frage am Ende ist immer, was der Kunde dafür bekommt.

Wie macht man einen Business Case aus einem GT3-Auto?
Es geht zum einen darum, dass es für uns wirtschaftlich ist und sich die enormen Investitionen amortisieren. Zum anderen geht es um die Wirtschaftlichkeit für die Kunden. Das Ziel ist beispielsweise, die Bauteil-Laufzeiten zu erhöhen. Das neue Auto wird nicht teurer im Unterhalt als das aktuelle Modell. Das hat bei der Entwicklung erste Priorität.

Gibt es Beispiele?
Eine Möglichkeit ist, mehr Serienbauteile aus dem Basisfahrzeug zu nutzen, die aufgrund ihrer großen Stückzahl sehr preiswert sind und die gleiche Laufzeit erreichen. Beispiel Lenkgetriebe: Wenn man nicht ausreichend Bauraum aufgrund von Reglementvorgaben schaffen kann, um ein Serienlenkgetriebe zu verbauen, muss man ein eigenes Lenkgetriebe entwickeln. Das treibt den Preis um ein Vielfaches nach oben. Solche Probleme können durch mehr Freiheiten im Reglement gelöst werden. Das reduziert die Betriebskosten für die Teams immens. Und auch bei einem Crash ist das günstiger. Das wiederum beeinflusst die Versicherungskosten unserer Kunden.

Was ist am neuen 911 GT3 R technisch besonders interessant?
Grundsätzlich wollen wir bewährte Konzepte des 911 GT3 R beibehalten. Unsere Stärken wie Traktion und extrem gut auf der Bremse zu sein, gehören weiter zu unseren Zielen. In der GT3-Klasse gibt es kaum Freiheiten für eine Revolution, aber die Kunden können sich auf evolutionäre Highlights freuen.

Bietet das 2022er-Reglement neue Möglichkeiten, die man speziell nutzen konnte?
Mit dem neuen Reglement haben wir die Chance, auf Konzepte und Bauteile aus anderen Modellen wie RSR, Cup oder auch Clubsport zurückzugreifen. Den 911 RSR haben wir uns ganz genau angeschaut – das ist die Extremvariante. Weil es mehr Freiheiten im Karosseriebereich gibt, kann man ganz andere Bauteildesigns umsetzen, die nicht nur in der Funktion, sondern auch beim Thema Haltbarkeit und Austausch anders ausgelegt und damit verbessert werden können. Das war vorher so nicht möglich. Das bedeutet nicht, dass das Auto auf eine Runde schneller wird. Aber dem Ziel, noch konstanter zu sein, kommt man damit näher.

Wie ist Ihr Ausblick auf das 24h-Rennen Daytona?
Wir haben fünf Autos mit vielversprechenden Teams und Fahrerbesetzungen vor Ort. Den Performance-Support, der sich in Europa sehr bewährt hat, rollen wir jetzt ebenfalls dort aus. ■



PORSCHE

Der Kundensupport in Amerika soll in Zukunft wie in Europa aussehen



1000 km Buenos Aires

Tragische Premiere

Beim Auftakt zur Internationalen Markenmeisterschaft 1971 Anfang Januar feierte der neue Ferrari 312 P seine Premiere. Die Konstruktion von Legende Mauro Forghieri sollte endlich wieder den WM-Titel bringen. Es endete in einer furchtbaren Tragödie.

Von: **Dirk Johae**

Auch 50 Jahre später liest man von den Ereignissen beim Auftakt zur Internationalen Markenmeisterschaft mit fassungslosem Staunen. Was sich am 10. Januar 1971 im Autódromo Buenos Aires ereignete, ist eines der schrecklichsten Unglücke in der Geschichte des Motorsports. Im Mittelpunkt steht Ignazio Giunti. Der 29 Jahre alte Römer ist 1969 zum Ferrari-Werksfahrer aufgestiegen. Für das italienische Talent machte Enzo Ferrari eine Ausnahme von seiner Regel, seine Cockpits nie mehr mit einem Landsmann zu besetzen. In seiner zweiten Ferrari-Saison sorgte Giunti vor allem bei den Sportwagenrennen für Aufsehen. In Sebring bescherte er mit Mario Andretti und Nino Vaccarella der Scuderia den einzigen WM-Sieg des 512 S gegen Porsche. In der folgenden Saison wartete dann eine besonders wichtige Aufgabe auf ihn.

Der Nachwuchsfahrer sollte helfen, den neuen Sport-Prototypen 312 P mit dem auf 450 PS gedrosselten Formel-1-V12 zum Meisterauto zu entwickeln. Ferrari wandte sich nach nur einem Jahr vom Sportwagen 512 ab. Der Firmenpatron hatte an der Kategorie das Interesse verloren. Die Fünfliter-Autos mit einer Homologationsstückzahl von 25 Fahrzeugen waren ab 1972 nicht mehr zugelassen. Die Topklasse der Marken-WM bestand ab diesem Jahr nur noch aus zweisitzigen Prototypen mit maximal drei Litern Hubraum.

Die Premiere in Argentinien weckte zunächst große Hoffnungen: für die Zukunft des 312 P wie auch Giuntis. Im Zeittraining knackte er das erfolgsverwöhnte Duo der beiden Gulf-Porsche 917. Giunti war auf der 6,122 Kilometer langen Piste nur 0,04 Sekunden langsamer als Polesitter Pedro Rodríguez. Damit verwies er Jo Siffert im zweiten Werks-Porsche in die zweite Reihe. Der Schweizer, 0,7 Sekunden langsamer als der Teamkollege, startete erstmals im Team mit Derek Bell. Rodríguez teilte sich das Cockpit mit Jackie Oliver.

Ferrari bot in Buenos Aires den 27-jährigen Arturo Merzario an der Seite von Giunti im 312 P auf. Der Ferrari mit der Startnummer 24 lag in den ersten Runden sogar in Führung. Dann fiel Giunti hinter die 917 von Rodríguez und Vic Elford (Martini) zurück. Als die Sportwagen zum Tankstopp an die Boxen abbogen, übernahm Giunti wieder die Spitze des Feldes. In der 36. Runde bemerkte er einen ausgefallenen

ZAHL DES RENNENS

140

km/h war Giunti schnell, als er mit seinem Ferrari den Matra-Simca rammte – er hatte keine Überlebenschance.

DAS RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Jo Siffert/Derek Bell	Porsche 917 K	165 Runden	5:25.25,940 h = 186,229 km/h
2.	Pedro Rodríguez/Jackie Oliver	Porsche 917 K	– 1 Runde	
3.	Rolf Stommelen/Nanni Galli	Alfa Romeo T 33/3-71	– 2 Runden	
4.	Andrea de Adamich/Henri Pescarolo	Alfa Romeo T 33/3-71	– 4 Runden	
5.	José Juncadella/Carlos Pairetti	Ferrari 512 S	– 10 Runden	
6.	Hughes de Fierlant/Gustave Gosselin	Ferrari 512 S	– 12 Runden	

Schnellste Runde: Siffert (Porsche 917 K), 1:51,53 min = 197,592 km/h

DATEN ZUM RENNEN

1000 km Buenos Aires (ARG), 10. Januar 1971, Buenos Aires

Wetter:	kühl und trocken
Distanz:	165 Runden à 6,122 km = 1010,081 Kilometer
Nennungen:	24
Gestartet:	22
Gewertet:	12
Führungswechsel:	4
Pole-Position:	Pedro Rodríguez (Porsche 917 K), 1.52,700 min = 195,547 km/h



Bis zur 38. Runde ein glücklicher Auftakt: Giunti im neuen Ferrari. Nach kurzer Führung folgt die Katastrophe

IMAGO IMAGES

Konkurrenten: Am Ende der Runde passierte er in der Haarnadel-Rechtskurve 600 Meter vor Start-und-Ziel den mit leerem Tank gestrandeten Matra-Simca von Jean-Pierre Beltoise und Jean-Pierre Jabouille.

Der Startfahrer Beltoise traf in seiner Verzweiflung jedoch eine unverantwortliche Entscheidung: Er begann, seinen rund 700 Kilogramm schweren MS 660 in Richtung Box zu schieben, teilweise mitten auf der Strecke. „Ich sah die vom Streckenposten geschwenkte gelbe Flagge und glaubte, alles wäre in Ordnung", verteidigte sich Beltoise später. Auch Spitzenreiter Giunti glaubte das und ahnte nichts von der nahenden Katastrophe. Das Rennen lief einfach weiter.

Ein Mal noch passierte Giunti den hellblauen Matra. In der folgenden Runde jagte der Ferrari-Pilot im Windschatten des Ferrari 512 M von Mike Parkes aus der Haarnadel in die Linkskurve vor den Boxen. Parkes konnte dem über die Strecke geschobenen Matra gerade noch ausweichen. Giunti schaffte das nicht. Mit der rechten Frontpartie fräste sein Ferrari das linke Heck des MS 660 ab. Der 312 P fing sofort Feuer und rutschte noch 150 Meter weiter. Für Ignazio Giunti kam jede Hilfe zu spät. Zwar befreite ihn sein Teamkollege Arturo Merzario beherzt aus dem lodernden Wrack. Doch 90 Minuten später wurde im Krankenhaus Giuntis Tod festgestellt. „Er hatte keine Chance", sagte Ferrari-Teamchef Dr. Peter Schetty fassungslos. Jean-Pierre Beltoise hatte sein Leben mit einem Sprung zur Seite gerettet. Bestraft wurde er für seine sinnlose Aktion aber nicht. Die argentinische Polizei sah die Schuld bei beiden Fahrern.



IMAGO IMAGES

Rennstart: Rodríguez/Oliver (32, l.), Giunti/Merzario (24), Siffert/Bell (39), Elford/Larrousse (38), de Adamich/Pescarolo (16), Beltoise/Jabouille (26)



MOTORSPORT-IMAGES

Ignazio Giunti (1941–1971)



HANS PETER SEUFERT

Teamkollege Arturo Merzario



IMAGO IMAGES

Feuerfalle für das Ferrari-Talent Giunti direkt vor den Boxen

Die Rennleitung wurde ebenfalls nicht belangt. Auch nach dem Abbruch und den Aufräumarbeiten hatte sie das Rennen nicht im Griff. Sie ließ die Fahrer gewähren, als sie regelwidrig das Rennen selbstständig wieder aufnahmen. Der Doppelsieg der beiden Gulf-Porsche vor Rolf Stommelen und Nanni Galli im Alfa T 33/3 hatte an diesem Tag lediglich statistischen Wert.

Ferrari setzte seine Entwicklungsarbeiten am 312 P fort. Für Konstrukteur Mauro Forghieri zählt diese Ableitung seines F1-Wagens zu den Autos seiner Karriere, die „mir die größte Zufriedenheit gaben. Unglücklicherweise bleibt dies aber immer mit einer traurigen Erinnerung verbunden, dem Tod von Giunti".

Die Früchte der Arbeit erntete das Team mit dem weiterentwickelten Auto im Jahr darauf. Die 312 PB gewannen alle zehn WM-Läufe, in denen sie eingesetzt wurden – auch den Saisonauftakt in Buenos Aires. Souverän sicherte sich Ferrari die Markenweltmeisterschaft – zum letzten Mal in der Firmengeschichte. Ein kleiner Anteil an diesem großen Erfolg gebührt auch dem vor 50 Jahren verunglückten Ferrari-Werksfahrer Ignazio Giunti. ■



Der letzte Sieg von Weltmeister Ogier liegt nur sieben Wochen zurück

TOYOTA

Unter neuen Vorzeichen

Der WM-Auftakt 2021 wird in die Geschichte eingehen. Die bis zuletzt vor der Absage stehende Rallye Monte Carlo wird die kürzeste aller Zeiten und ohne Zuschauer sowie unter strengen Auflagen stattfinden. Weltmeister Sébastien Ogier wird dennoch alles geben, um beim letzten Auftritt in seiner Heimat zu siegen.

Von: **Reiner Kuhn**

Martine Clavel, die Präfektin des Departments Hautes-Alpes hob den Daumen. Die 89. Auflage der Rallye Monte Carlo kann bei Einhaltung strenger Covid-19-Auflagen stattfinden. Zuschauer wurden schon zuvor ausgeschlossen. Zusätzliche Gendarmen und Geldstrafen ab 135 Euro sollen helfen, die Regeln auch auf privaten Grundstücken einzuhalten.

Doch nicht nur bei den Behörden, der FIA und dem Veranstalter ist die Anspannung groß: Trockenheit oder Regen? Schnee oder Matsch? Pfützen oder blankes Eis? Nirgends sind die Streckenverhältnisse schwieriger einzuschätzen als bei der „Monte. Erschwerend kommt hinzu, dass aufgrund des neuen Zeitplans der Shakedown abgesagt wurde. Am Donnerstagmittag beginnt die erste Wertungsprüfung ohne letzte Vorbereitung mit den Autos auf den noch ungewohnten Pirelli-Reifen.

Rechnung mit Unbekannten

Vorjahressieger Thierry Neuville steht noch vor einer weiteren Herausforderung, trennte sich der Hyundai-Pilot kurz vor dem Start noch von seinem langjährigen Copiloten Nicolas Gilsoul und holte Martijn Wydaeghe an Bord. Die Krux: Der junge Belgier saß bisher nur bei einer Show-Veranstaltung in einem aktuellen WRC, denkbar schlechte Voraussetzungen, um den bei seinem letzten Heimspiel hochmotivierten Weltmeister Sébastien Ogier an dessen achtem Monte-Sieg zu hintern. Doch auch der Franzose zeigt Nerven: Bei den abschließenden Testfahrten fällt er mit seinem Toyota Yaris WRC bei gehobenem Autobahntempo einen in der Abflugschneise stehenden Baum. Probleme auch bei der neuen Speerspitze von M-Sport. Gus Greensmith landet kurz vor dem Ende seiner Testsession mit dem Fiesta WRC in einem Graben.



ROESELER

Mit neuem Copilot: Thierry Neuville

Die kürzeste Rallye Monte Carlo der Geschichte führt über 1392,88 Gesamtkilometern mit nur noch 14 Wertungsprüfungen über insgesamt 257,64 WP-Kilometer. Zehn World Rally Cars der neuesten Generation – je vier Hyundai und Toyota sowie die zwei Ford von M-Sport – bilden die Spitze des 84 Autos umfassenden WM-Feldes. Direkt dahinter gehen acht WRC2- und 13 WRC3-Teilnehmer mit ihren Rally2-Turboallradlern sowie sieben R-GT-Hecktriebler auf die Jagd. ■

WM-NACHRICHTEN

WRC2: GROSSE NAMEN

Acht mehr oder weniger werksunterstützte WRC2-Piloten stehen beim WM-Auftakt am Start, darunter die ehemaligen Werkspiloten Andreas Mikkelsen (Skoda) und Eric Camilli (Citroën). Hyundai-Junior Oliver Solberg nutzt die neuen FIA-Regeln und profitiert als Prioritätsfahrer zwar von einer frühen Startposition, verzichtete aber aus taktischen Gründen darauf, die Monte als einen seiner sieben WM-Läufe, bei denen er um WRC2-Punkte fährt, zu nominieren.

WRC3: HEIMISCHE ELITE

Auch in der mit 13 Teams stark und breit besetzten WRC3, lässt sich über das Regelwerk debattieren: Treffen doch echte Privatiers wie die Österreicher Hermann Neubauer (Ford) und Johann Keferböck (Skoda) oder der Brite Tom Williams (Ford) auf die von Citroën stark unterstützten Asphalt-Asse Nicolas Ciamin, Yohan Rossel und Landesmeister Yoann Bonato.

ILKA MINOR MUSS PASSEN

Wie beim offiziellen WRC3-Test am vergangenen Sonntag wird auch beim bevorstehenden WM-Auftakt nicht die WM-erfahrene Ilka Minor neben dem österreichischen Privatier Johannes Keferböck sitzen, sondern Christina Ettel. Minors obligatorischer Corona-Test vor der Abreise in Wien war positiv. „Für mich eine Riesenüberraschung und große Enttäuschung“, so die symptomfreie Beifahrerin, die nun die Monte aus der Selbstquarantäne verfolgt.

R-GT: ALPINE GEGEN ABARTH

Das Ungleichgewicht könnte nicht größer sein: In der R-GT-Klasse für heckgetriebene Sportwagen steht der Italiener Alberto Sassi mit seinem Abarth 124 Rally als Einzelkämpfer einem halben Dutzend zum Teil top besetzten französischen Alpine A110 gegenüber. Ein Porsche ist diesmal nicht dabei. ■ RK



Schnee satt: Skoda-Pilot Teemu Asunmaa bei der Arctic Rally

CORNELL HACHE

Rallye-WM

Lappland statt Värmland

Nachschlag am Polarkreis: Die Arctic Rallye, spektakulärer Auftakt der finnischen Meisterschaft, findet im Februar ein zweites Mal statt – als WM-Ersatz für den abgesagten Winterklassiker in Schweden.

Von: **Reiner Kuhn**

Selten war das Interesse am Saisonauftakt der finnischen Meisterschaft größer als am vergangenen Wochenende. Am Vortag der Arctic Rally Lappland bestätigte die FIA nämlich, dass das spektakuläre Schnee-Quertreiben am Polarkreis vom 24. bis 28. Februar als Ersatz für den abgesagten Rallye-WM-Lauf in Schweden erneut auf dem Terminplan steht.

„Die Region ist optimal für eine Winter-Rallye", freut sich FIA-Rallyedirektor Yves Matton über den kurzfristigen Neuzugang – und lobt das Engagement und die Entschlossenheit der Finnen, die vor allem mit der Finanzierung gekämpft hatten. Rund eine Million Euro soll die Winter-Rallye kosten. „Wir müssen uns beim Austragungsort Rovaniemi, dem regionalen Tourismusverband und einigen engagierten Partnern bedanken", sagt Riku Bitter, Geschäftsführer des klammen finnischen Sportverbandes AKK Sports, und stellt klar: „Das im Februar ist einfach eine Rallye ohne Zuschauer und begleitende Maßnahmen. Nicht zu vergleichen mit der Rallye Finnland im Sommer, einem riesigen Event mit der größten Sportveranstaltung des Landes."

Die Route der arktischen WM-Rallye über insgesamt 260 WP-Kilometer bleibt mit dem Meisterschaftslauf nahezu identisch, nur werden die Strecken in umgekehrter Richtung gefahren. Auf dem Programm stehen fünf verschiedene Prüfungen, eine am Freitag, drei am Samstag und eine am Sonntag, die jeweils zweimal zu absolvieren sind.

Beim nationalen Probegalopp am vergangenen Wochenende siegte Toyota-Testpilot Juho Hänninen im Yaris WRC mit knapp zweieinhalb Minuten Vorsprung vor Teemu Asunmaa im Skoda Fabia Rally2. Formel-1-Vizeweltmeister Valtteri Bottas sah bei seinem dritten Arctic-Start in einem Citroën DS3 WRC als Sechster das Ziel. ■

Rallye Monte Carlo

In letzter Minute

Teilerfolg für M-Sport: Das Ford-Werksteam erhielt alle Genehmigungen, um trotz der britischen Corona-Mutation rechtzeitig zum Saisonauftakt anzureisen.

Die Sachlage änderte sich täglich", erinnert sich der M-Sport-Teammanager an den Jahresbeginn. „Erst gab es wegen des Brexit Komplikationen bei der Zollabfertigung unserer Service-Trucks. Kaum hatten wir dies gemeistert, sorgten die vom französischen Premierminister Jean Castex eingeführten, neuen Quarantänevorschriften für die nächsten Probleme."

Unklar war, ob Personen aus Großbritannien wegen der ansteckenderen Corona-Mutation auf der Insel trotz negativem Test nach Frankreich reisen dürfen. „Doch mit der Unterstützung der FIA, des WM-Promoters und des Veranstalters haben wir die nötigen Hürden genommen und konnten mit einem Großteil der ursprünglich geplanten Mannschaft anreisen", so Millener abschließend. ■ RK



Vorzeitig mit kleiner Mannschaft angereist: Das M-Sport Ford-Werksteam

M-SPORT

Rallye Monte Carlo

Ohne den Weltmeister

Neben den Werksteams spulten auch die in der WRC2 und WRC3 aktiven Teams und Hersteller reichlich Testkilometer ab. WRC2-Champion Mads Östberg war nicht dabei.

Die französischen Top-Asse Eric Camilli, Yoann Bonato und Nicolas Ciamin sind im Department Hautes-Alpes längst heimisch. Denn bevor das Trio am vergangenen Wochenende beim offiziellen Vortest zur Rallye Monte Carlo teilnahm, weilten sie mit dem Citroën Team für drei Testtage in den Seealpen. Der Auftrag: Für das umfangreich weiterentwickelte Kundensportmodell C3 Rally2 die optimalen Fahrwerkseinstellungen für alle erdenklichen Streckenbedingungen auszutesten.

WRC2-Weltmeister Mads Östberg war nicht dabei. Anders als im Vorjahr, als er hinter Klassensieger Camilli und vor Markenkollege Ciamin Zweiter wurde, wird der Norweger erst ab der Arctic Rallye ins WRC2-Geschehen eingreifen. ■ RK



Intensive Vorbereitung: Citroën testete mehrere Tage in den Seealpen

VIALLATE



„Akrobat Schnell“: Jean Ragnotti beherrscht den R5 Turbo wie kein zweiter Rallye-Pilot

Rallye Monte Carlo 1981

Mit Geduld und Spucke

Der größte Schelm im Rallyezirkus sorgt zum Auftakt der Weltmeisterschaft vor 40 Jahren für einen Paukenschlag: Jean Ragnotti nutzt die Rückschläge seiner stärksten Gegner und gewinnt die Rallye Monte Carlo im neuen Renault 5 Turbo.

Von: **Dirk Johae**

Fleischgewordene Schneekanonen haben schon bei so mancher Rallye Monte Carlo Schicksal gespielt. So auch 1981: Auf der ersten Wertungsprüfung zur Nacht der langen Messer schaufeln Zuschauer Schnee auf die Fahrbahn, um dem Spektakel mehr Würze zu geben. Als Erster tobt ihr Landsmann Jean-Luc Thérier über die Passstraße. Der kleine Franzose ist im Sieger-Modus. Mit seinem Porsche 911 SC hat er nach den Rückschlägen von Hannu Mikkola im technisch überlegenen Audi Quattro die Führung geerbt. In die nächtliche Schlussetappe ist Thérier siegessicher auf Trockenreifen von Michelin gestartet. Doch auf einer der künstlich angelegten Rodelbahnen zerplatzt der Traum: Mit einem abgerissenen Rad strandet der von den Alméras-Brüdern in Montpellier präparierte Elfer.

Kurz darauf passiert Jean Ragnotti im 280 PS starken Renault 5 Turbo die Abflugstelle. Das Schlitzohr aus Carpentras hat auf Profilreifen gesetzt und liegt damit goldrichtig. Sport Auto merkt später an, Ragnotti habe seine vorsichtige Reifenwahl wegen eines demolierten vorderen Stabis getroffen. Noch stehen sieben Wertungsprüfungen an. Hinter Ragnotti hält sein Landsmann Guy Fréquelin mit Copilot Jean Todt den Druck hoch. Mit dem von einem Lotus-Saugmotor befeuerten Talbot Sunbeam sind sie die schnellsten Renault-Jäger. Für beide Equipes ist es möglicherweise die letzte Chance, die Monte mit einem solchen herkömmlichen Hecktriebler zu gewinnen. Der deklassierende Auftritt von Hannu Mikkola im Audi Quattro hat demonstriert, dass die Kombination aus Turbomotor und Allradantrieb die Zukunft bestimmt.

Spannung durch Vielfalt

Nach der ersten Etappe ist der Audi mit einem Vorsprung von nahezu sechs Minuten in Monte Carlo eingezogen, im Schlepptau die bis auf die Knochen frustrierte Konkurrenz. Die Rallye-Regie hat jedoch für diese Monte ein ganz anderes Drehbuch vorgesehen. Mikkola rutscht in eine Brückenmauer, und die Heldenrollen übernehmen nach Thériers Missgeschick die zwei tapferen Gallier Ragnotti und Fréquelin. Hinter dem Führungsduo besetzen Jochi Kleint und Gunter Wanger im Opel Ascona 400 die Rolle der besten Deutschen. Das grundsolide Konzept aus Rüsselsheim mit

NICHT DER ERSTE

Von seinen 41 WM-Läufen bestritt Jean Ragnotti 40 für Renault. Der Erfolg des R5 war nicht der erste Turbo-Sieg in der Rallye-WM, den holte 1979 Stig Blomqvist mit dem Saab 99 Turbo in Schweden.

vorn eingebautem Vierzylinder-Sauger und Heckantrieb erweist sich als zuverlässiger. Dazu kommt die Unterstützung von Edel-Eisspion Walter Röhrl.

Mit Anders Kulläng folgt der Markenkollege gleich auf dem vierten Platz. Dahinter fährt der kommende Rallyestar Henri Toivonen im zweiten Talbot-Lotus. Für seine Monte-Premiere hat sich der junge Finne genau diese Platzierung als Ziel gesteckt. Der 24-Jährige verweist die Monte-Sieger von 1979, Darniche/Mahé im Lancia Stratos, auf den sechsten Rang. Der Streifzug durch das Gesamtklassement zeigt die hochklassige Vielfalt in der Rallye-WM vor 40 Jahren.

Auf die Chance lauern

Bis zur 25. von 32 Wertungsprüfungen hat Ragnotti geduldig warten müssen. Stets darauf bedacht, den Rückstand auf die Konkurrenz so gering wie möglich zu halten. Bevor er die Führung übernimmt, liegt er 3.13 Minuten hinter Thérier. Zum Vergleich: Ragnottis Teamkollege Bruno Saby hat als Vierter bereits 7.45 Minuten Rückstand. Er fällt in der gleichen Prüfung wie der Führende ebenfalls einer der künstlichen Schneefallen zum Opfer. Ragnotti lässt sich dagegen durch nichts beirren. Der Renault-Pilot nutzt seine Routine. Er ist ein Allrounder, der auch auf der Rundstrecke schon viel Erfahrung gesammelt hat. Auf den Asphaltpisten ist er ganz in seinem Element. Außerdem beherrscht „Jeannot“ wie kein anderer Fahrer die Gruppe-4-Version wie später auch die Gruppe-B-Variante des Backen-Turbos.

Seine präzisen Fahrkünste sind auch beim Film gefragt. Als Double der französischen Kino-Stars Alain Delon und Jean-Paul Belmondo sitzt er bei Verfolgungsjagden am Steuer. Daher sein Spitzname „Akrobat“. Für Showeinlagen in eigener Sache wählt Ragnotti dagegen lieber das komische Fach. Seine Schelmereien sind gefürchtet.

Besonders gern wird die Geschichte vom Training zur Monte 1981 erzählt: Gemeinsam mit seinen Landsleuten Fréquelin und Jean-Claude Andruet geht es den Turini rauf und runter. Zum Vergnügen – also auf Zeit. Mit Andruet im Schlepptau bricht Ragnottis Renault plötzlich aus und taucht einen Abhang hinunter. Als Andruet schreckensbleich vom Straßenrand nach unten blickt, entdeckt er einige Meter tiefer den feixenden Ragnotti neben seinem unversehrten Trainings-R5. Er hat auf einem Seitenweg geparkt, der offenbar nur Ragnotti bekannt war.

DAS ERGEBNIS

	Fahrer / Beifahrer	Auto	Zeit
1.	Jean Ragnotti / Jean-Marc André	Renault 5 Turbo	9:55.55 h = 75,5 km/h
2.	Guy Fréquelin / Jean Todt	Talbot Sunbeam Lotus	+ 2.54 min
3.	Jochi Kleint / Gunter Wanger	Opel Ascona 400	+ 6.59 min
4.	Anders Kulläng / Bruno Berglund	Opel Ascona 400	+ 12.49 min
5.	Henri Toivonen / Fred Gallagher	Talbot Sunbeam Lotus	+ 15,47 min
6.	Bernard Darniche / Alain Mahé	Lancia Stratos HF	+ 17.07 min

DATEN ZUR RALLYE

49. Rallye Monte Carlo 1981, 24. bis 30. Januar 1981

Wetter:	kalt und trocken, teilweise vereiste und schneebedeckte Strecken
Distanz:	3986 Kilometer, davon 750 Kilometer Wertungsprüfungen (32 WPs)
Gestartet:	263
Gewertet:	133 (83 im Ziel der letzten Schleife)
Führungswechsel:	2
WP-Bestzeiten:	Mikkola 8, Ragnotti 7, Darniche 6, Thérier u. Fréquelin je 4, Saby 2, Alméras 1



MCKLEIN

Schnellste Ragnotti-Jäger: Fréquelin/Todt im quirrligen Talbot Lotus



MCKLEIN

Auf Podiumskurs: Kleint/Wanger im Ascona 400 auf Schnee und Eis


MCKLEIN

Überschaubarer Aufwand: Großer Service an Ragnottis R5 Turbo



MCKLEIN

Vive la France: Ragnotti und André werden im Ziel gefeiert

Durchbruch für den Turbo

Im Wettbewerb versteht er hingegen keinen Spaß. Dann ist er so fokussiert auf seine Aufgabe wie alle anderen Fahrer auch. Auf den entscheidenden, letzten Prüfungen dieser Monte 1981 lässt er sich die Butter nicht mehr vom Brot nehmen. Ragnotti erhöht die Zahl der Bestzeiten auf insgesamt sieben, nur eine weniger als der zu Beginn übermächtige Mikkola, und er feiert seinen Monte-Sieg. Fréquelin schenkt er auf den letzten 169 Kilometern noch einmal 1.28 Minuten ein, er ist im Schnitt je Kilometer gut 0,5 Sekunden flinker.

Dank der Leistung von Ragnotti und Beifahrer Jean-Marc André hat Renault somit bewiesen, dass man mit einem Turbomotor neben der Formel 1 auch in der Rallye-WM erfolgreich sein kann.

Renaults Rallye-Capo Patrick Landon hat mit der Entwicklung des Mittelmotor-Konzepts den richtigen Riecher gehabt. Der brave R5 Alpine mit Frontantrieb war nicht konkurrenzfähig. 1980 feiert der 1,78 Meter breite Gruppe-4-Turbo seine Rallyepremiere bei der Tour de Corse. Auf den Monte-Triumph folgt 1982 Ragnottis Gesamtsieg auf Korsika. Die anschließend aufgelegte, 295 PS starke Kundenversion wird „Tour de Corse“ getauft. 1985 folgt der 350 PS starke Maxi-Turbo, mit dem Ragnotti erneut in Korsika gewinnt. Für den letzten WM-Erfolg sorgt ein Privatfahrer 1986 in Portugal. ■



Geduld zahlt sich aus

Ein Rekord für die Ewigkeit: Zum 14. Mal hat Stéphane Peterhansel die Rallye Dakar gewonnen. Bei den Geschlagenen regt sich Widerstand gegen das Reglement.

Von: **Michael Heimrich**

Vorjahressieger Carlos Sainz hatte seine Chancen schon frühzeitig verloren. Bei der Suche nach einem versteckten Wegpunkt verlor der Mini-Pilot bereits am dritten Tag eine halbe Stunde, ein Rückstand, den El Matador in der Folge nicht mehr aufholen konnte. Sich dessen bewusst, lamentierte er über das Reglement: „Jeder verirrt sich, jeder sucht nach Wegpunkten. Das ist nicht die Rallye Dakar.“ Und wer jammerte nicht über die Neuerung, dass die Roadbooks für die Etappe nicht mehr am Vorabend herausgegeben wurden, sondern erst 20 Minuten vor dem Beginn auf ein Tablet im Sichtfeld des Beifahrers aufgespielt wurden? Richtig: Stéphane Peterhansel und dessen neuer Beifahrer Edouard Boulanger – mit zwei vorherigen Dakar-Einsätzen fast noch ein Neuling.

> „Körperlich anstrengend, viel schwieriges Gelände und navigatorisch gab es jeden Tag neue Herausforderungen. Also: eine würdige, eine wahre ‚Dakar‘.“
>
> Timo Gottschalk

Bester Deutscher auf P4

Auch Jakub Przygonski spulte zusammen mit Beifahrer Timo Gottschalk in einem weiteren Toyota Hilux stoisch die Kilometer ab. Während die Konkurrenten mehrfach nicht mit der Anzahl der Ersatzräder auskamen, setzte das Duo auf einen schonenden Umgang mit den Pneus.

ASO

Stéphane Peterhansel gab weniger Gas als die Konkurrenz, machte aber auch weniger Fehler



ASO

Peterhansel: In der Hall of Fame den Abstand wieder vergrößert



ASO

Lategan: Spektakulär gefahren, spektakulär ausgeschieden



ASO

Al-Attiyah: Zu viele Plattfüße



ASO

Al Rajhi: Zwei Tagessiege

Auf der neunten Etappe kam angesichts von vier Reifenschäden und nur drei Ersatzreifen auch diese Strategie an ihre Grenzen, dennoch verteidigten sie Platz 4 mit Zähnen und Klauen – ihr bislang bestes Ergebnis im Offroad-Bereich.

Gottschalks Landsmann Dirk von Zitzewitz, ein erfahrener Dakar-Recke auf dem Beifahrersitz, galt mit Lokalmatador Yazeed Al Rajhi als eine Art Geheimfavorit, aber auch er erlebte, wie es ist, mehr Reifenschäden als Ersatzräder zu haben. Dann streikte auch noch das Getriebe am von Overdrive privat eingesetzten Toyota Hilux. Zwei Tagessiege zeigten, dass man bei der Musik ist. Mit dem 16. Platz wurde das Duo unter Wert geschlagen. „Ich denke, dass mit uns bei der Dakar 2022 zu rechnen ist", so von Zitzewitz.

Das mit Spannung erwartete Dakar-Comeback von Sébastien Loeb endete auf der achten Etappe vorzeitig. Der Rekord-Weltmeister erlebte im neu entwickelte Hunter BRX1 ebenfalls eine ganze Reihe von Reifen- ▷

RALLYE DAKAR

3. bis 15. Januar, 12 Etappen über 7.646 Kilometer (4.767 km WP)

1.	Stéphane Peterhansel/Edouard Boulanger	E/E	Mini Buggy	44:27.11 h
2.	Nasser Al-Attiyah/Matthieu Baumel	KAT/F	Toyota Hilux	+14.51 min
3.	Carlos Sainz/Lucas Cruz	E/E	Mini Buggy	+1:01.57 h
4.	Jakub Przygonski/Timo Gottschalk	PL/D	Toyota Hilux	+2:36.03 h
5.	Nani Roma/Alexandre Winocq	E/F	Prodrive BRX	+3:22.48 h
6.	Khalid Al Qassimi/Xavier Panseri	ARE/F	Peugeot 3008 DKR	+3:29.31 h
7.	Vladimir Vasilyev/Dimitro Tsyro	RUS/RUS	Mini	+3:29.38 h
8.	Giniel de Villiers/Alex Haro	ZAF/E	Toyota Hilux	+3:58.39 h
9.	Martin Prokop/Viktor Chytka	CZ/CZ	Ford Raptor	+4:10.21 h
10.	Cyril Desprès/Mike Horn	F/CHE	Peugeot 3008 DKR	+4:50.09 h
11.	Christian Lavieille/Jean-Pierre Garcin	F/F	Optimus Buggy	+5:03.55 h
16.	Yazeed Al Rajhi/Dirk von Zitzewitz	SAU/D	Toyota Hilux	+6:58.39 h

Im größten Sandkasten der Welt gab es wieder reichlich Gelegenheit, sich zu verirren

ASO

schäden, dazu kam ein zerborstener Querlenker und nach einem weiteren Platten streikte auch noch ein Radlager. Angesichts der vielen Schrauberarbeit, die man in der Wüste selbst erledigen musste, spottete Beifahrer Daniel Elena: „Wir sind jetzt fit und machen danach eine Autowerkstatt auf."

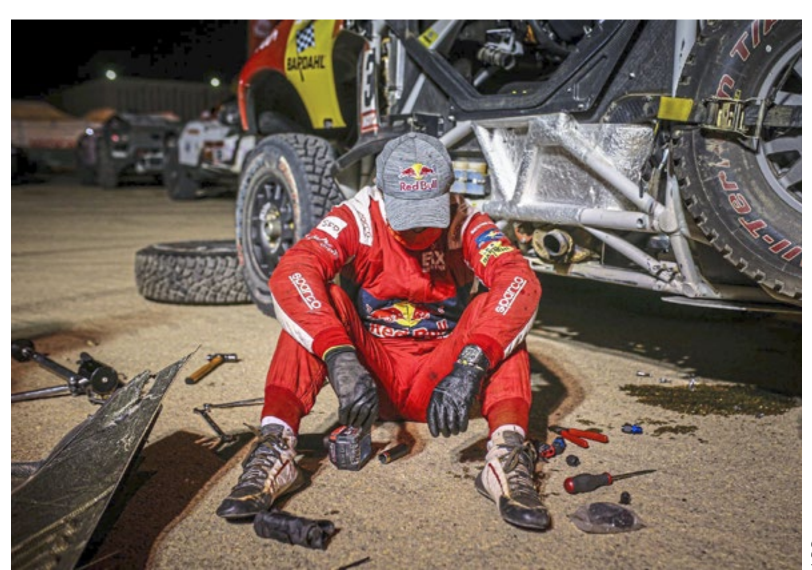
Die Heimreise kam schneller als gedacht. Loeb zeigte sich während der Marathonetappe als Teamplayer und unterstützte den im zweiten Hunter BRX1 besser platzierten Nani Roma mit den in seinem Auto vorhandenen Ersatzteilen – inklusive eines Ersatzrads. Als sich Loeb während des zweiten Marathontags erneut zwei Reifenschäden einfing, war sein Schicksal besiegelt. Immerhin holte Roma den fünften Rang und deutete damit das Potenzial des neuen Autos an.

Zu jung, zu schnell

Für Loeb und Elena gab es zu diesem Zeitpunkt in sozialen Netzwerken bereits reichlich Trost, und ein ehemaliger Weggefährte aus der Rallye-Weltmeisterschaft brachte es auf den Punkt: „Ihr seid einfach noch zu jung und zu schnell für die Dakar."

Möglicherweise hatte Nasser Al-Attiyah die Rallye Dakar schon verloren, als sie noch gar nicht richtig angefangen hatte. Mit der Bestzeit auf dem Prolog, dessen Ergebnis die Startreihenfolge für die erste Etappe festlegte, stellte sich der Katari selbst ein Bein. „Schuld ist sein Ego. Er wollte ja dort unbedingt Schnellster sein", zündelte Al-Attiyahs schärfster Konkurrent Stéphane Peterhansel und setzte das Dauerduell der beiden Wüstenkönige auch nach dem Zieldurchlauf fort.

Der Blick auf die Ergebnisse scheint Peterhansel zu bestätigen: Al-Attiyah fing sich auf der ersten Etappe einen satten Rückstand ein und blieb in der Verfolgerrolle stecken – trotz mehrerer Bestzeiten. Doch der Strategie-Patzer beim Auftakt ist nur die halbe Wahrheit, denn die Reifenschäden spielten bei dieser Dakar eine entscheidende Rolle, und hier war Al-Attiyah wie die anderen Toyota-Hilux-Fahrer konzeptbedingt im Nachteil: Die heckgetriebenen Buggys wie der Mini von Peterhansel fahren nicht nur mit 17 Zoll großen Reifen – im Gegensatz zu den 4x4-Autos, die nur 16-Zöller aufgeschnallt haben –, bei ihnen darf vom Cockpit heraus nicht auch der Luftdruck verändert werden. Die Allrad-Piloten müssen dazu anhalten, oder fahren direkt mit einem niedrigeren Luftdruck los. Das wiederum erhöht die Gefahr von Plattfüßen deutlich. Hinzu kommt: Der Federweg der 4x4-Fahrzeuge ist auf 280 Millimeter beschränkt, die Buggys haben kein Limit und können Einschläge deutlich sanfter abfedern. An den Stoßdämpfern kann es nicht liegen: Sowohl Mini als auch To-


ASO

Sébastien Loeb: Entnervt vom Rumsitzen im Sand


ASO

Carlos Sainz: Zu oft verfahren, um den Vorjahressieg zu wiederholen

yota setzen auf die Dämpfer des unlängst vom schwäbischen Unternehmen KW aufgekauften Rallye-Spezialisten Reiger.

Weil die Toyota-Fraktion schon im Vorjahr zu viele Reifenschäden erlitten hatte, konzentrierte man sich in der Vorbereitung auch auf die Aufhängung und eine optimierte Abstimmung. Der Notplan des südafrikanischen Hallspeed-Einsatzteams: die Autos agiler zu machen, damit die Fahrer im Zweifelsfall einem drohenden Steintreffer noch im letzten Moment ausweichen können. Gleichzeitig backte Ausrüster Michelin Pneus mit härterer Flanke, konnte aber davon selbst nicht genug liefern, weil die Corona-Pandemie die Produktionskapazitäten beschnitt.

Al-Attiyah: 16 Plattfüße

Doch selbst der neue Typ brachten keine Besserung, wie die Analyse der Rallye Dakar zeigte: Al-Attiyah fuhr sich 16 Reifen kaputt, bei seinem Toyota-Teamkollegen Giniel de Villiers, der auf die alten Gummis setzte, waren es gar 18. „Das ist nicht mehr fair. Aus meiner Sicht muss das Reglement geändert werden", polterte Al-Attiyah und rechnete vor, dass pro Reifenwechsel etwa eineinhalb Minuten verstrichen – in seinem Fall ergibt das in Summe einen Zeitverlust von 24 Minuten. Um ordentlich Druck in der Sache zu machen, kündigte Al-Attiyah an: „Ich hoffe man ändert etwas, sonst haben wir kein Interesse mehr."

Peterhansel winkte routiniert ab. „Wenn wir verlieren, klagen wir nicht. Das ist auch eine Sache des Egos. Wenn seines ein wenig anders wäre, hätte er vielleicht gewonnen", gab es einen guten Ratschlag in Richtung des unterlegenen Konkurrenten, der ebenso anerkennen musste, wie geschickt sich Peterhansel die Rallye eingeteilt hatte. Lediglich einen Etappensieg gönnte sich der Franzose, doch dieser brachte am neunten von zwölf Tagen die Vorentscheidung. Auf dem Teilstück von Sakaka nach Neom war Peterhansel zwölf Minuten schneller als Al-Attiyah, der sich bis dahin Hoffnung auf eine Trendwende gemacht hatte. Anschließend war die Sache gelaufen. Mit 25 holte Peterhansel seinen ersten Motorrad-Sieg bei der Dakar, exakt 30 Jahre später krönte sich der nunmehr 55-jährige Franzose erneut zum Dakar-König. ■

KOMMENTAR

WURDE AUCH ZEIT

Tut mir leid für Lucas Cruz. Carlos Sainz ist nicht für Langmut und langen Geduldsfaden berühmt, und das ungewohnte Hantieren mit Tablet und einem völlig unbekannten Roadbook hat das mit drei Dakar-Siegen in zehn Jahren erfolgsverwöhnte Duo wohl den Sieg gekostet. Die 2021 eingeführte Praxis des Veranstalters ASO, die Streckeninformationen erst kurz vor dem Etappenstart zu übergeben, hat selbst ausgebuffte Dakar-Navigatoren überfordert – genau das war das Ziel. Die bisherige Methode, das Roadbook am Nachmittag vor dem kommenden Tag auszugeben, führte zu einer weiteren Spaltung zwischen Profis und Amateuren. Die gut bezahlten Cracks konnten Karten-Spezialisten in der Heimat auf die angehende Etappe ansetzen. Neben den „Map Men" fuchsten sich aber auch die Copiloten selbst teilweise bis in die Nacht in die Streckeninfos, um aus einer groben Beschreibung einen möglichst detaillierten Aufschrieb zu machen. Erfahrene Beifahrer konnten sich oft schon aus Start- und Zielort die Route weitgehend zusammenbasteln, denn die topographischen Optionen in Südamerika waren ebenso begrenzt wie zuvor in Afrika. Die arabische Wüste bietet mehr Alternativen, und die fehlende Vorbereitungszeit für die Navigation erhöht den Schwierigkeitsgrad. Gut so, denn so bleibt die Dakar spannender und bekommt wieder ein bisschen von ihrem Abenteuer-Charakter zurück. Aber machen wir uns nichts vor: In ein paar Jahren wissen die Wüstenfüchse auf dem rechten Stuhl auch in Arabien besser und besser, wie der Hase läuft. Deshalb baut die ASO schon vor: 2022 soll das Terrain ausgeweitet werden: nach Jordanien und Bahrain.

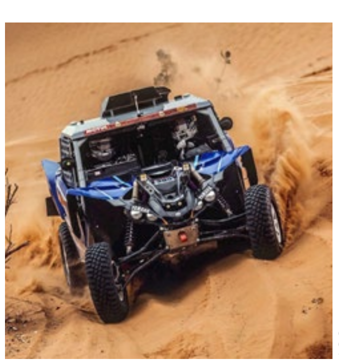


Autor
Markus Stier

NACHRICHTEN

EKSTRÖM LERNT FÜR HÖHERE AUFGABEN

Im kommenden Jahr will Audi die Rallye Dakar aufmischen. Das technische Paket mit Elektromotor und DTM-Turbo-Vierzylinder als Range Extender ist bekannt, nur über die Fahrer schweigt man sich noch geflissentlich aus. Möglicherweise spielt Mattias Ekström eine Rolle in den Audi-Plänen. Der schwedische Motorsport-Haudegen verdingte sich für die Ingolstädter schon in der DTM oder in der Rallycross-WM. Nun sammelte Ekström in einem von X-raid und Yamaha neu entwickelten Side-by-Side-Fahrzeug erste Dakar-Erfahrungen. An seiner Seite nahm Emil Bergkvist Platz. Eine ungewohnte Rolle für den Landsmann von Ekström, schließlich konnte der Bergkvist als Fahrer die Junior-Rallye-Weltmeisterschaf 2018 gewinnen. Neben Antriebsschäden gab es für das Schweden-Doppel natürlich auch einige Plattfüße und jede Menge Wüsten-Lektionen zu lernen. „Wir haben nichts gewonnen, aber viele Erfahrungen gesammelt", so das kurze Fazit von Ekström.



ASO

Lehrgeld für Ekström

UNGEWOHNTE UMGEBUNG FÜR DENNIS ZENZ

Noch ein Dakar-Neuling spulte fleißig Kilometer ab. Dennis Zenz, üblicherweise in der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) als Beifahrer unterwegs, wies US-Boy Seth Quintero in der T3-Klasse für leichte Prototypen (SSV) den Weg. In der ersten Woche mischte man noch im Spitzenfeld mit, nach einem Getriebeschaden fielen sie aber auf Position 18 zurück. Ein weiterer deutscher Co sah das Ziel: Annett Fischer saß neben Camelia Liparotti (Italien) im neuen X-raid-Yamaha-Fahrzeug. Sie belegten mit acht Stunden Rückstand den 16. Platz.

DIE LKW-WERTUNG GEHT WIE GEWOHNT AN KAMAZ

Ein mittlerweile alter Dakar-Hase ist Mathias Behringer. Bei seinem zehnten Einsatz holte er zusammen mit Stefan Henken und Robert Striebe im MAN den 13. Platz der Lkw-Wertung. Der Sieg ging an Dmitry Sotnikov, der zusammen mit Anton Shibalov und Airat Mardeev für einen Dreifacherfolg von Kamaz sorgte.

OLDIES KÄMPFEN SICH BIS



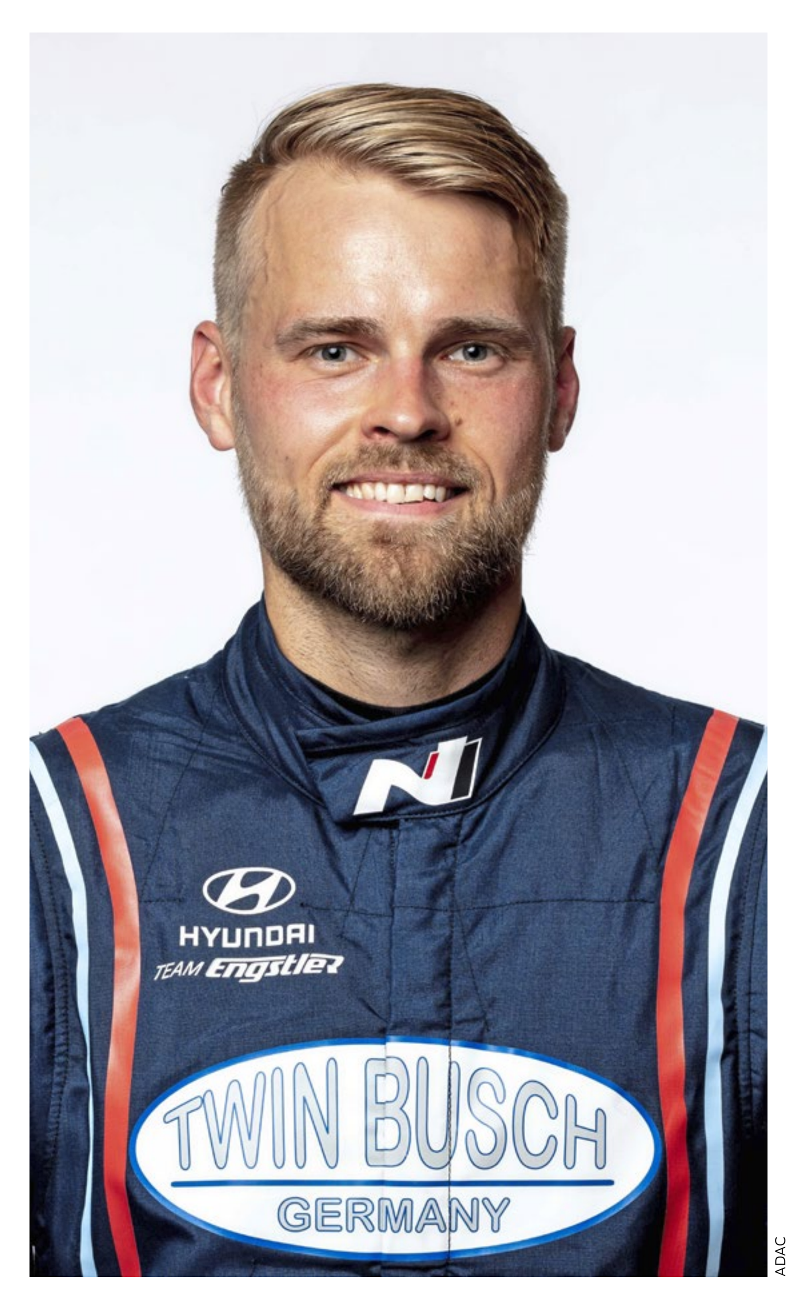
ASO

Klassik-Sieger Marc Douton

ZUM ZIEL DURCH

Zum ersten Mal veranstaltete die A.S.O. parallel eine Klassik-Rallye für Fahrzeuge aus den 1980er- und 90er-Jahren. Mit dabei unter anderem Käfer-Buggy, Mercedes-G-Klasse, Porsche 911 und ein vierachsiger MAN Truck. Damit sollte der Geist jener Tage in den Orient gebracht werden, als die Dakar noch in Frankreich begann und sich dann ihren Weg quer durch Afrika bahnte, um den Zielort Dakar zu erreichen. Damit die Oldies und ihre Besitzer die Strapazen in Saudi-Arabien schafften, ging es bei ihnen nicht um Bestzeiten, sondern um Gleichmäßigkeit. Der Franzose Marc Douton stellte sich auf den Sollzeit-Prüfungen mit seinem Sunhill-Buggy von 1979 am besten an und gewann die historische Premiere, an der 24 Fahrzeuge teilnahmen.

„Bei weniger Top-Fahrern darf man keinen Ausfall haben“



ADAC



ADAC

Mit zwei Poles und vier Siegen zum Titel: Antti Buri im Engstler-Hyundai

Antti Buri (32) konnte sich 2020 nach fünf vollen Saisons endlich zum Meister der ADAC TCR Germany krönen lassen. Nach erfolgreichen Jahren im Formelsport und einigen GT-Rennen ist er mittlerweile eine feste Tourenwagen-Größe. Wie es zum Wechsel kam, und wie es weitergehen könnte, verrät er im großen Interview.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie laufen Ihre Saisonvorbereitungen für 2021?
Ich freue mich auf jeden Fall schon darauf, wenn ich wieder im Auto sitze. Es gibt noch keinen festen Plan, aber einige Gespräche und Diskussionen, wie es weitergehen könnte. Ich möchte natürlich gerne weiterfahren, aber dafür ist momentan keine einfache Zeit, so wie im Prinzip das ganze letzte Jahr schon. Es wäre schön, wenn ich ein gutes Programm aufstellen könnte.

Planen Sie denn weiterhin im Tourenwagen?
Ich bin komplett offen für alles. Natürlich würde ich gerne weiter Tourenwagen fahren, aber ich bin auch in – noch sehr frühen – Gesprächen im GT-Sport.

Sie sind als ehemaliger Formel- und Sportwagen-Pilot sehr vielseitig. Warum haben Sie sich überhaupt für den Wechsel zu den Tourenwagen entschieden?
Als 2015 die TCR-Kategorie gestartet wurde, war für mich klar: Das ist die ideale Plattform, um mit unserem eigenen Team international Rennen zu fahren. 2016 sind wir in die TCR Germany eingestiegen. Wir konnten das Auto selbst warten und viele Rennen fahren. Das war der Grund, warum ich bei den Tourenwagen eingestiegen bin.

Und wieso kommt man als finnisches Team genau auf die TCR Germany anstatt zum Beispiel die TCR Skandinavien?
Unser Team ist ja auch zwei Jahre in der TCR Skandinavien gefahren, auch wenn ich immer in Deutschland am Start war. Eigentlich hatten wir mit der damaligen ETCC geplant, aber die TCR-Hersteller haben nach und nach die TCN2-Homologationen zurückgezogen. Die TCR Germany war die nächstbessere Plattform. Dort ist alles super organisiert, und ich bin gerne dabei.

Sie waren von Anfang an in der Serie dabei. Wie stark war das Feld 2020 im Vergleich zu den Vorjahren?
Die Top-Fahrer waren die gleichen, auch wenn insgesamt nicht so viele Autos dabei waren. Wenn man also mal ein Problem im Qualifying hatte, war im Rennen trotzdem noch einiges möglich. 2017 hatten wir ein Mega-Starterfeld. Wenn man da von hinten losfahren musste, war das ganze Wochenende ruiniert. 2020 konnte man sich von einem schlechten Qualifying immer noch erholen. Auf der anderen Seite: Wenn es nur so wenige Top-Fahrer gibt, kannst du dir auch keinen Ausfall leisten. Du musst immer da sein. In einem größeren Feld erwischt jeder mal ein schlechtes Wochenende.



Antti Buri

Geburtstag: 02.12.1988
Wohnort: Turku (FIN)
Herkunftsland: Finnland

KARRIERE
2007–2012: Formel Ford FIN/GB/NZ/Benelux (6 Titel)
Ab 2012: Sporadische Starts u. a. Porsche Supercup, TCR Int., WTCR, Blancpain GT
2013: GT3 Cup Finnland (1.)
Ab 2016: ADAC TCR Germany (2020: Meister), div. TCR-Langstreckenrennen

Was war der Schlüsselmoment auf dem Weg zum Titel?
In Spielberg haben wir ein echt gutes Renn-Setup gefunden, und von da an war ich wirklich glücklich im Auto. Die Qualifyings und der Speed haben von Anfang an gepasst. Aber auf dem Longrun waren wir nicht so gut. Das hat sich am Red Bull Ring geändert.

Ihr Renningenieur Johannes Leidinger war selbst erfolgreicher Tourenwagen-Fahrer. Wie sehr hilft das?
Es war wirklich schön, letzte Saison mit ihm zu arbeiten. Er kennt beide Seiten. Den mathematischen, analytischen Ansatz zum einen, die Fahrerperspektive zum anderen. Wir konnten alles auf Augenhöhe besprechen, und wir hatten eine gute Zeit. Das hat Spaß gemacht.

> „Der Speed hat von Anfang an gepasst. Aber auf dem Longrun waren wir erst nicht so gut. Das hat sich am Red Bull Ring geändert.“
>
> Antti Buri

Es war Ihr erstes Jahr rein als Fahrer. Kann man angesichts des Titels festhalten: Eine richtige Entscheidung?
Ja. Schon Ende 2018 haben wir das Team LMS Racing etwas zurückgefahren. Für 2019 haben wir erst spät ein Sponsoring bekommen und haben es noch mal gewagt. Am Ende des Jahres wollten wir neu entscheiden, was wir tun. Als sich abzeichnete, dass wir 2020 nicht wiederkommen, hat Engstler bei mir angefragt. Es macht schon vieles einfacher. Man muss nicht den Truck zur Strecke fahren, die Tage sind kürzer, man bekommt vernünftig Schlaf. Auf der anderen Seite: Wenn man das Team selbst leitet, lernt man auch eine Menge. Man muss Probleme lösen, und es ist ein Fulltime-Job. So bleibt man immer bei der Sache. Wenn man jetzt seinen Alltags-Job macht und nur zum Rennfahren an die Strecke fährt, ist es einfach anders. Engstler hat tolle Arbeit geleistet. Aber wenn man das Team selbst leitet, weiß man, wo welches Werkzeug liegt und welche Ersatzteile noch vorrätig sind. Man verliert etwas Kontrolle über das Gesamtgeschehen, aber man kann sich einfach mehr aufs Fahren konzentrieren.

Sie und ihr Vater Risto sind bei LMS noch immer stark volviert. Geben Sie uns einen Einblick, wie Ihr Arbeitsalltag aussieht?
Ich arbeite bei unserer Service-Abteilung für Seat und Volkswagen im Büro in Turku. Wir verkaufen keine Autos, aber wir machen die Wartung. Wir sind nur eine kleine Werkstatt, aber ich schaue im Prinzip, dass der Betrieb läuft und beantworte Anrufe. So habe ich jeden Tag mit Autos zu tun.

Ihr Vater war Rallye-Fahrer. War der Rallyesport nie eine Option für Sie?
Nein, nicht wirklich. Mein Vater hat damals das Volkswagen-Team in der Junior-Rallye-WM geführt, so war er immer beschäftigt. Als das Projekt vorbei war, bin ich spät in den Motorsport eingestiegen und das rein als Hobby – mit einem alten Polo. Damit bin ich zum Spaß Rallye-Sprints gefahren. Dann kam die Formel Ford, es ging nach Großbritannien und immer weiter auf der Rundstrecke. Auf Schotter bin ich also nie ein Rallye-Auto gefahren.

Wollte Ihr Vater Sie also gar nicht Rallye fahren lassen?
Rückblickend: Wahrscheinlich ja. Es ist eben auch nicht ganz ungefährlich. Wenn man einen Fehler macht, ist es aus. Auf der Rundstrecke ist ein Abflug immer nicht ganz so schlimm.

Würden Sie denn später mal zum Spaß Rallyes oder Rallycross fahren?
Klar, jede Form des Motorsports ist interessant, ich werde also meine Augen offenhalten. In Finnland sind die R5-Rallyeautos mittlerweile richtig populär, es gibt eine Menge Fahrzeuge. Vielleicht wäre das etwas für mich.

Sie sind schon einige Rennen in der TCR International Series und WTCR gefahren. Würden Sie gerne den Aufstieg in die WTCR schaffen?
Das ist schon seit ein paar Jahren mein Ziel, aber das ist leichter gesagt als getan. Wenn mich jemand fragt, was ich gern machen würde, ist meine Antwort: die WTCR – selbst in einem Privatteam, denn man sieht ja, dass man dort auch einen guten Job abliefern kann. Also: Es ist nicht einfach, aber diese eine Sache würde ich auf jeden Fall gerne schaffen. ■



Dominik und Marcel Fugel hielten die Honda-Fahnen hoch

ADAC

ADAC TCR Germany

Zahlen und Fakten zur abgelaufenen Saison

Der Meistertitel von Antti Buri (siehe links) wurde begleitet von der Einstellung eines Rekords. Welche Zahlen die Saison 2020 noch prägten, haben wir einmal aufgedröselt.

Von: **Michael Bräutigam**

Es war wieder einmal Spannend bis zum Schluss. Nur drei Punkte trennten am Ende den Meister Antti Buri vom Wieder-mal-Vizemeister Harald Proczyk. Und hinter den beiden Hyundai-Piloten hatte Dominik Fugel (Honda) nur weitere drei Zähler Rückstand.

Diese drei Piloten waren die mit Abstand dominierenden in der Saison 2020. Fugel und Buri brachten es in den 14 Saisonrennen auf jeweils vier Siege, womit sie den geteilten Bestwert haben. Buri stellte damit auch den Sieg-Rekord von Josh Files (12) ein. Proczyk stand dreimal ganz oben, HP-Racing-Teamkollege Jan Seyffert einmal – ebenso Buris Engstler-Stallgefährte Nico Gruber. Gaststarter Norbert Michelisz räumte beim Gaststart am Nürburgring den übrigen Sieg ab.

Gruber schockte die Konkurrenz zu Saisonbeginn, gewann beim Einstand und war der erste Tabellenführer. Am zweiten Wochenende übernahm Dominik Fugel das Zepter, danach Proczyk. Meister Buri schob sich erst am Finalwochenende erstmals an die Spitze der Punktetabelle.

Spitze ist Buri auch in Sachen Pole-Positions. Sowohl im ersten als auch im letzten Qualifying des Jahres setzte er die Bestzeit. Damit ist er der einzige Fahrer, der zwei „echte“ Poles herausfuhr. Je einmal holten sich Michelisz, Gruber, Seyffert, Proczyk und Gruber-Ersatzmann Mitchell Cheah die Quali-Bestzeit.

Bei den schnellsten Rennrunden hat Dominik Fugel (5) die Nase vorn, Buri (3) und Proczyk (2) folgen. Je einmal fuhren Nico Gruber, Jan Seyffert sowie die Gaststarter Michelisz und Sandro Soubek im Rennen am schnellsten. Apropos Gäste: Dank ihnen waren 30 Fahrer/-innen in der TCR Germany 2020 dabei.

Auch Teamwertung eng

Eine „Klammer“ um die Saison konnte Gruber in Sachen Junior-Wertung spannen. Er gewann nicht nur beim ersten (und zweiten) Lauf die Nachwuchs-Disziplin, sondern auch beim 14. und letzten Saisonlauf. Dazwischen gab es jedoch eine Saison voller Pleiten, Pech und Pannen, sodass sich Dominiks Bruder Marcel Fugel den Junior-Titel holte. Er hatte bei den Junioren sechs Mal die Nase vorn, Honda-Markenkollege Albert Legutko – wie Gruber – drei Mal, René Kircher im Oettinger-Golf zwei Mal. Witzige Randnotiz: Marcel Fugel, Sohn von Honda-Händler Markus Fugel, konnte als Gewinn der Junior-Wertung einen neuen Honda Civic in Empfang nehmen.

In der Fahrerwertung knapp geschlagen, durfte sich Proczyk gemeinsam mit Seyffert über den Gewinn der Teamwertung freuen. Auch hier blieb es bis zuletzt spannend: Das HP-Duo sammelte im Saisonverlauf 398 Zähler – 24 mehr als die Engstler-Fahrer. ■



Mitte Februar kehrt die NASCAR Cup Series aus der Winterpause auf die Rennstrecken zurück

NASCAR

Viel Neues für 2021

Der große technische Umbruch kommt erst 2022, doch schon in diesem Jahr müssen sich die Fans der NASCAR Cup Series an einige Neuerungen gewöhnen. Wir fassen die wichtigsten zusammen.

Von: **Michael Bräutigam**

Die größten Umstellungen erwartet die Fans beim Blick auf den Kalender. Waren die Fahrplanänderungen 2020 noch auf die Corona-Pandemie zurückzuführen, hat man die Termine und Orte für 2021 zum größten Teil ganz bewusst ausgewählt, um ein bisschen frischen Wind hereinzubringen.

Der einzige Corona-bedingte „Ausfall" betrifft den Cup-Lauf in Fontana, stattdessen wird auch das zweite Saisonrennen nach dem Daytona 500 auf dem Kurs in Florida gefahren – allerdings auf dem Road Course, der 2020 seine Premiere feierte.

Neben Fontana fallen auch der Kentucky Speedway und der Chicagoland Speedway den Neuerungen zum Opfer. Auf der anderen Seite gibt es aber natürlich auch einige Neuzugänge und Neukonfigurationen. Die spektakulärste empfängt das NASCAR-Oberhaus am 28. März. Denn das erste von zwei Bristol-Rennen wird an genau diesem Datum nicht auf Asphalt, sondern auf Lehmboden ausgetragen. Der wird bereits seit letzter Woche ins Beton-Oval geschafft, damit in gut zwei Monaten alles perfekt liegt – schließlich darf der Lehm nicht vom bis zu 30 Grad steilen Banking rutschen. Der Cup fährt damit sein erstes Dirt-Rennen seit 1970! Zuletzt fuhr von den drei nationalen Ligen nur die Truck-Series in Eldora einen solchen Event aus.

Comebacks und Neulinge

Nach 65 Jahren Pause kehrt Road America zurück ins NASCAR-Oberhaus. Für noch mehr Road-Course-Action bleiben neben den „Rovals" von Daytona und Charlotte auch Sonoma und Watkins Glen im Kalender. Dazu kommen weitere Road Courses in Indianapolis sowie Austin. Damit fährt die NASCAR Cup Series in diesem Jahr insgesamt sechs Mal(!) nicht auf einem Oval-Kurs. Jahrelang waren Watkins Glen und Sonoma die einzigen Road Courses. Wie Austin ist auch der Superspeedway in Nashville ein absoluter Cup-Neuling, zu dessen Gunsten eines der beiden Dover-Rennen entfällt – beide Strecken haben jedoch den gleichen Besitzer.

Einige Fahrer, die diese Strecken bezwingen müssen, haben in diesem Jahr einen neuen fahrbaren Untersatz, denn auch im Fahrermarkt gab es viel Bewegung. Mit Jimmie Johnson und Clint Bowyer verlassen zwei Publikumslieblinge die Bühne, wobei Bowyer (Nachfolger: Chase Briscoe) im TV-Team von Fox der Szene treu bleibt. Johnson wechselt dagegen für ein Teilzeitprogramm zu den IndyCars.

Johnsons Nachfolger Kyle Larson gibt sein Cup-Comeback – nach „Rassismus-Pause" – zusammen mit seiner neuen Startnummer. Er wird bei Hendrick den Chevrolet Camaro mit der reaktivierten Nummer 5 fahren. Die Nummer 88, die zuletzt Alex Bowman pilotierte, geht in Rente. Bowman besetzt nun die Nummer 48 von Johnson.

> **!** Erstes Dirt-Rennen nach über 50 Jahren, erstes Rennen in Road America seit 65 Jahren: Der Cup-Kalender für 2021 bietet viel Abwechslung – und jede Menge Neues.

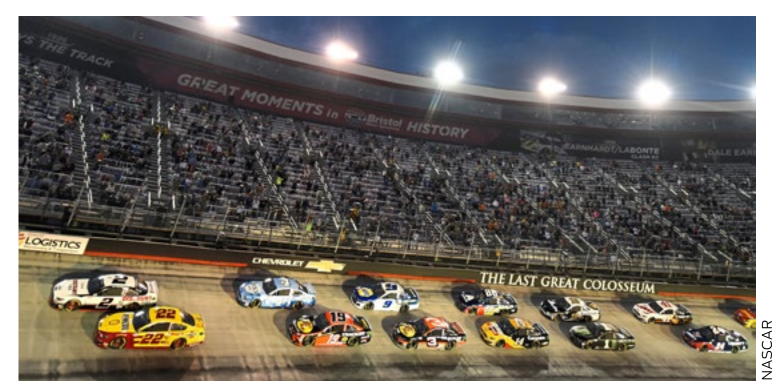
Hendrick mit Childress

Bubba Wallace wechselt von Richard Petty Motorsports zum neuen Team 23XI Racing, dem Team von Denny Hamlin und Basketball-Legende Michael Jordan. Den Platz im Petty-Chevrolet nimmt Erik Jones ein. Dessen vakanter Sitz bei Joe Gibbs Racing wird von Christopher Bell gefüllt. Sein Ex-Team (Leavine Family) zieht sich ebenso zurück wie Germain Racing. Neu dabei sind neben 23XI auch die Teams Trackhouse Racing (mit Daniel Suárez) und das NY Racing Team, die zwar ohne fixen Charter, aber Vollzeit antreten. Ebenfalls neu ist ein zweites Auto von Spire Motorsports. Dieses besetzt Corey LaJoie, dessen Ex-Team Go Fas Racing kein Stammteam mehr ist. Den Charter, den Go Fas überließ, haben sich B. J. McLeod und Matt Tifft gesichert, welche sich im neuen Team Live Fast Motorsport die Saison aufteilen – die technische Unterstützung kommt von Stewart-Haas Racing.

Last but not least hat sich auch für den Ganassi-Chevrolet mit der Nummer 42 ein neuer Fahrer gefunden. Nachdem Matt Kenseth den geschassten Larson 2020 ersetzt hatte, übernimmt nun „Watermelon Man" Ross Chastain.

Interessant ist auch: Childress und Hendrick spannen für die neue Saison in Sachen Motorenentwicklung zusammen und wollen mit einer gemeinsamen Ausbaustufe antreten. Damit dürfte auch Childress noch mal ein Sprung nach vorne gelingen.

Saisonstart ist mit dem Daytona 500 am 14. Februar. Am Dienstag (statt am Sonntag) davor geht es beim „Clash" erstmals rund. ■



NASCAR

Bristol: Das Frühjahrsrennen Ende März wird auf Lehmboden ausgetragen



Das BTCC-Feld ist 2021 wieder prall gefüllt – unter anderem erstmals mit zwei Toyota

BTCC

BTCC

Wieder mal ein volles Feld

Wer seriennahen, guten Tourenwagensport sucht, wird derzeit nur in der TCR und der BTCC fündig. Letztere verkündete vergangene Woche, dass man auch für die Saison 2021 komplett ausgebucht ist.

Von: **Michael Bräutigam**

Mit 29 fest eingeschriebenen Autos hat man alle Starterlizenzen an den Mann und die Frau gebracht, die BTCC startet 2021 also mit einem vollen Feld, nachdem im Pandemie-Jahr 2020 „nur" 26 Autos permanent dabei waren.

Erstmals seit 2007 ist wieder eine Dame fest im Startfeld dabei. Jade Edwards, die im letzten Jahr schon in Silverstone einen Gaststart absolviert hat, stößt zum Team BTC Racing (Honda), wo sie Tom Chilton ersetzt. Der langjährige WTCC-Pilot wechselt Team, Fabrikat und Antriebsart und wird einen von zwei BMW 330i M Sport bei Ciceley pilotieren. Das Team von Adam Morgan fuhr zuletzt noch Mercedes.

Neu dabei ist ein zweiter Toyota Corolla, wobei beide Autos des Speedworks-Teams noch zu besetzen sind. Tom Ingram, der in den letzten Jahren als Einzelkämpfer für die japanische Marke unterwegs war, hat das Team bekanntlich verlassen. Motorbase Performance hat sogar vier Startplätze, wobei Motorbase von Mark Blundells Team MB Motorsport (die eine Allianz mit AmD Essex haben) aufgekauft wurde und je zwei Ford Focus unter der jeweiligen Teamnennung laufen haben.

Saisonstart erst im Mai

„In diesen Zeiten ist eine volle Starterliste eine tolle Bestätigung für die Stärke und Beliebtheit der BTCC", sagt Serienboss Alan Gow. „Noch bemerkenswerter ist, dass rund ein Drittel der Autos neu ist, also über den Winter erst konstruiert und gebaut wird."

Um allen Teams und natürlich auch den Maßnahmen zur Eindämmung des Corona-Virus etwas mehr Zeit zu geben, wurde vergangene Woche auch ein überarbeiteter Rennkalender herausgegeben. Demnach startet man erst am 8./9. Mai auf dem Highspeed-Kurs von Thruxton. So hofft man, dass man direkt zum Auftakt auch wieder Zuschauer an der Strecke begrüßen kann. ■

DTM

Kalender geändert

Kaum ist das Jahr gestartet, hat die DTM einen neuen Rennkalender. Der in St. Petersburg geplante Auftakt fliegt raus. Nun startet die Saison in Monza.

Schon in der beim Saisonfinale 2020 vorgestellten Kalenderversion war der Russland-Termin als Auftaktveranstaltung mit einem Sternchen versehen. Jetzt ist klar: Der Event findet auch in diesem Jahr nicht statt. Neuer Auftakt-Termin ist das Wochenende des 19./20. Juni in Monza. Hier stand in der ersten Kalenderversion noch das vorherige Wochenende zur Auswahl.

Der Rest der Fahrplans bleibt unberührt. Insgesamt startet die neue GT3-DTM also nur bei acht statt neun Events – gleichwertig verteilt auf vier Inlands- und vier Auslandsveranstaltungen.

Noch immer steht ein großes Fragezeichen hinter dem Event am Norisring. Auch, dass Gerhard Bergers Traum von einem Nordschleife-Rennen am Nürburgring (21./22.08.) Realität werden kann, darf bezweifelt werden. ■ MBR

WTCR

Bekanntes Quartett

Honda hat als erster Hersteller seine Fahrer für die WTCR 2021 bekanntgegeben. Dabei setzen die Japaner auf Bewährtes.

Esteban Guerrieri, Néstor Girolami, Tiago Monteiro und Attila Tassi: Das Honda-Fahrerquartett ist 2021 das gleiche wie im vergangenen Jahr. Ob auch wieder Münnich Motorsport alle vier Autos einsetzt, wurde noch nicht offiziell kommuniziert. Wie MSa auf Nachfrage erfuhr, sei die Mannschaft aus dem sächsischen Friedersdorf jedoch in finalen Gesprächen sowie „auf einem guten Weg."

Die Honda-Fahrer sind damit die ersten vier Fahrer, die überhaupt für die WTCR 2021 bestätigt sind. Während Cyan Racing (Lynk & Co) bereits bestätigt hat, dass man wieder dabei sein wird, haben sich anscheinend auch bei Hyundai die Wogen etwas geglättet, und man darf die Koreaner 2021 wieder im Feld erwarten. Bis zum Einschreibeschluss am 2. April sollte sich wieder ein ähnlich großes Starterfeld eingefunden haben wie zur vergangenen Saison. ■ MBR



DTM

Saisonstart jetzt erst im Juni: Die „neue" DTM mit GT3-Fahrzeugen



HONDA

Bewährtes Honda-Aufgebot (v. l.): Tassi, Monteiro, Girolami und Guerrieri



FARINELLI

Nachdem Randy Krummenacher im Juni aus seinem MV-Agusta-Vertrag ausgestiegen war, musste er tatenlos zusehen, wie der Supersport-WM-Titel an Andrea Locatelli ging. Dieses Jahr will er ihn mit einer Yamaha zurückerobern. im MSa-Interview erklärt der 30-jährige Schweizer, wie er sich dieser Aufgabe stellt und welche Möglichkeiten er ausgeschlagen hat.

Von: **Imre Paulovits**

Wie ist es zu Ihrem neuen Vertrag gekommen?
Es war Weihnachten, als wir mit dem EAB Racing Team und Teamchef Ferry Schoenmakers in Kontakt kamen. Bo Bendsneyder wird doch nicht dort fahren, weil er bei SAG neben Lüthi Moto2 fährt. So hat es gerade ziemlich gepasst, und so haben wir Ja gesagt und unterschrieben.

Wie wird das Material sein, das Sie dort bekommen?
Ich kenne die R6 und das Material, das Evan Bros haben, wo ich Weltmeister geworden bin. Wir werden vom Motorrad her ein sehr starkes Paket haben. Der Motorentuner ist nicht der gleiche, aber der Rest ist ziemlich genau so aufgebaut wie das Motorrad, mit dem ich damals gewonnen habe. Meine Motoren wird Daniele Corradini machen, der auch die Motoren für das Puccetti-Kawasaki-Team macht. Ihn kenne ich gut aus meiner Zeit bei Puccetti, er ist ein erfolgreicher Mann, er weiß, wie man Motoren baut, und so denke ich, dass wir gut aufgestellt sein werden.

Welche anderen Möglichkeiten hatten Sie?
Ich hatte ein sehr reizvolles Triumph-Angebot. Für 2021 für die BSB Supersport und dann in die WM. Wir waren uns eigentlich so weit einig, aber was in den letzten Wochen wegen Corona in England abging, wie sie innerhalb von Stunden alles dichtgemacht haben, hat mir zu viel Angst bereitet. Ich habe zu viel Respekt davor, dass ich irgendwo feststecke und den Vertrag nicht erfüllen kann. Ich bin nicht Engländer, ich wohne und habe

„Das Ziel ist klar: Ich möchte meinen Titel bestätigen“

eine Familie in Italien, habe auch dort zu tun, und deswegen musste ich leider absagen. Die werden mit der Daytona 765 Triple RS antreten, das Regelwerk lässt in England bereits zu, wie es 2022 in der WM sein soll.

Sie hatten im Herbst auch eine Barni-Ducati-Panigale-955 getestet.
Das war noch kein Motorrad nach dem geplanten neuen Reglement, sondern ein komplettes Standard-Motorrad. Es hat sicher Potenzial, aber es muss noch viel dran gearbeitet und entwickelt werden. Es ist nicht so, dass du 10 PS mehr Leistung hast und sofort schneller fährst als die Supersport-Motorräder. Die Yamaha R6 ist vom Fahrwerk her extrem gut und hat über zehn Kilo weniger. Das merkst du halt. Die Ducati hat Potenzial, aber es muss daran gearbeitet werden, bis sie richtig schnell ist. Da aber auch das Reglement noch nicht ganz steht, war das von vornherein nur ein Projekt für 2022. Um das Jahr mache ich mir derzeit noch überhaupt keine Gedanken. Ich fahre dieses Jahr auf einer R6, das Motorrad kenne ich sehr gut, und ich mag sie sehr. Das Ziel ist ganz klar: Ich möchte den Titel bestätigen. Damit bin ich in einer sehr guten Ausgangslage, auch 2022 ein sehr gutes Paket zu bekommen. Von 2022 weiß man noch nicht sehr viel. Es kommt auch darauf an, was Yamaha machen wird, denn wenn all die neuen Motorräder kommen, wird man erst sehen. Gehen wir erst einmal von Jahr zu Jahr, denn mit der ganzen Corona-Geschichte geht alles drunter und drüber, und ich bin froh, dass ich ein starkes Paket und ein starkes Team haben werde.

Was war letzten Sommer der Grund dafür, dass Sie bei MV Agusta gekündigt haben?
Die Gründe habe ich damals klar erklärt, und es gibt auch heute nicht mehr zu sagen. In Jerez ist das passiert, was passieren musste, wir wurden für Australien disqualifiziert.

Wie haben Sie die Zeit ohne Rennen verbracht?
Ich habe sehr viel trainiert, ich habe mich mit Flat-Track-Fahren fit gehalten. Ich habe mir in der Zwischenzeit auch eine R6 aufgebaut, und kurz nach dem WM-Finale in Estoril, nachdem der MV-Agusta-Vertrag mit Andrea Quadranti ausgelaufen und ich frei war, bin ich gleich nach Misano trainieren gefahren. Da habe ich gesehen, dass ich es immer noch kann, und jetzt plane ich, im Februar wieder privat mit meinem Motorrad zu fahren. Ich denke, Ende Februar werden wir dann mit dem Team testen gehen.

> „Die Yamaha R6 kenne ich sehr gut, und ich mag sie sehr. Ich habe ein gutes Team und ein gutes Paket, bin also bestens aufgestellt.“
>
> Randy Krummenacher

Die Supersport-WM wird 2021 extrem stark, wie sehen Sie sich da nach einem Jahr ohne Rennen gewappnet?
Ich habe ganz klar Arbeit vor mir. Es ist aber nicht so, dass alle eine normale Saison hatten. Diese komische Corona-Saison ist praktisch in zwei Monaten abgelaufen. Von dem her habe ich nicht so viel verloren. Ich habe trotzdem zu tun. Auch die ganze Crew ist für mich neu, sie müssen verstehen, was ich brauche. Aber ich habe enorm viel Erfahrung. Mit ein paar Testtagen, glaube ich, kriege ich das alles hin.

Inwieweit konnten Sie sich an dem einen Rennwochenende an die Supersport-Slicks gewöhnen?
Slicks kenne ich auch von der Moto2 und der Superbike-WM her. Generell habe ich gut verstanden, wie die Pirelli-Slicks sind. Sie sind alle etwas härter als die Profilreifen, mehr Richtung Superbike. Da sehe ich kein Problem, mir das Paket so anzupassen, dass ich schnell sein werde.

Mit Dominique Aegerter kommt ein weiterer schneller Schweizer in die Supersport-WM. Gibt es da eine besondere Rivalität?
Ich finde es toll, dass Moto2-Fahrer zu uns in die Supersport-WM kommen. Das macht alles sicher noch spannender. Dominique ist aber wie jeder andere Fahrer für mich. Ich finde es gut, dass er auch bei uns fahren wird. Ich hoffe, dass das in der Schweiz auch die Klasse etwas mehr ins Licht rücken wird.


FARINELLI

Randy Krummenacher: Beste Vorbereitung auf eigener Dirt-Track-Piste

Sie haben Ihren Lebensmittelpunkt in Italien aufgebaut. Was ist die längerfristige Planung?
Längerfristig planen ist im Moment ein bisschen schwierig. Mein Ziel ist aber, noch einige Jahre auf WM-Niveau zu fahren, mit meiner zukünftigen Frau Serena baue ich aber auch eine Flat-Track-Schule auf. Wir haben da auch immer mehr zu tun, und das ist meine Zweitbeschäftigung.

Wie ist derzeit die Situation in Italien?
Für diese Sache ist sie momentan schlecht. Ich trainiere junge Rennfahrer eins zu eins, das ist derzeit das Einzige, das ich machen kann. Gruppenevents dürfen wir leider momentan noch nicht machen. Aber die Strecke ist wenigstens offen, darum kann ich dort hin, unterrichten und trainieren.

Kommen Sie noch in die Schweiz?
Ja, ich habe dort auch noch immer eine Wohnung, und dort bin ich regelmäßig. ■



Randy Krummenacher

Geburtstag: 24. Februar 1990
Geburtsort: Grüt (CH)
Herkunftsland: Schweiz

WM-KARRIERE
2007: 125GP, KTM (13.)
2008: 125GP, KTM (25.)
2009: 125GP, Aprilia (21.)
2010: 125GP, Aprilia (9.)
2011: Moto2, Kalex (18.)
2012: Moto2, Kalex (18.)
2013: Moto2, Suter (17.)
2014: Moto2, Suter (24.)
2015: Moto2, Kalex (21.)
2016: SSP, Kawasaki (3.)
2017: SBK, Kawasaki (16.)
2018: SSP, Yamaha (4.)
2019: SSP, Yamaha (1.)
2020: SSP, MV Agusta (-)

Hobbys
Dirt Track, Motocross

Dieses Mal nicht unter Palmen: Wegen dem Erlass des Königs findet der MotoGP-Test in Sepang nicht statt

MOTOGP

Katar statt Malaysia

Wegen der Corona-Pandemie musste der sehnlichst erwartete MotoGP-Test in Sepang abgesagt werden. Die Teams und Fahrer können nach derzeitigem Stand diese Testtage in Losail nachholen. Doch die Terminplanung der WM ist mächtig in Wallung geraten.

Von: **Imre Paulovits**

Letzten Mittwoch rief der malaysische König Al-Sultan Abdullah in seinem Land den Notstand aus, der gar bis zum 1. August Bestand haben könnte. Einen Tag später verkündete der Premierminister einen zweiten Lockdown für den Großraum Kuala Lumpur sowie die Bundesstaaten Penang und Sabah bis 26.01.2021, um der Pandemie Einhalt zu gebieten.

Daraufhin sagten Dorna und FIM die ursprünglich für den 14. bis 16. Februar geplanten Shakedown für die Testfahrer und die Rookies sowie den Test der MotoGP-Piloten vom 19. bis 21. Februar ab.

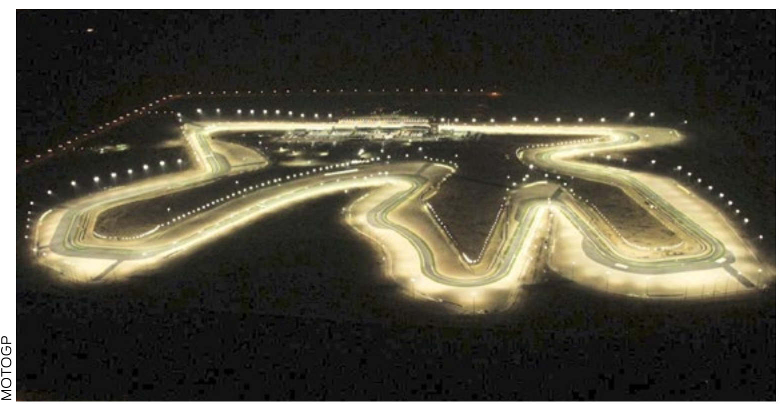
Besonders Razlan Razali, einst Direktor des Sepang International Circuit und heute Leiter des Petronas-Yamaha-Teams, hatte alle Hebel in Bewegung gesetzt, damit die Tests in Sepang stattfinden können. Doch unter den aktuellen Gegebenheiten war all seine Arbeit umsonst. Bis zum 31. März besteht ein Einreiseverbot für Touristen. Geschäftsreisende und Personen mit bestehenden Langfrist-Visa müssen sieben Tage in Pflichtquarantäne in einem Hotel nach Wahl verbringen, bevor sie sich in Malaysia bewegen dürfen. Unter diesen Voraussetzungen wären die Tests einfach nicht machbar gewesen.

Wüste Möglichkeit

Da sich die Corona-Situation derweil in Katar entspannt hat, fand die Dorna eine Möglichkeit, zumindest einen Teil der ausgefallenen Testtage auf dem Losail International Circuit nachzuholen. Natürlich ist es für die Hersteller, Fahrer, Teams und Reifenausrüster Michelin nicht optimal, sich nur auf einer Strecke, dazu noch auf einer so speziellen wie die lange Piste mitten in der Wüste, auf die Saison vorbereiten zu müssen. Doch da für dieses Jahr die Motorenentwicklung eingefroren ist und mit nur einem Aero-Update ohnehin nur relativ kleine Entwicklungsschritte möglich sind, sollte dies zu verschmerzen sein. Zumal die meisten Hersteller ihre Probleme vom Anfang der Saison in den letzten Rennen recht gut in den Griff bekommen hatten. „Dass die Testsaison jetzt etwas später beginnt, gibt uns auch die Möglichkeit, uns daheim sorgfältiger und entspannter darauf vorzubereiten", sieht KTM-Renndirektor Pit Beirer auch einen positiven Aspekt in der Absage. Wie das Honda-Testteam mit Stefan Bradl werden auch die KTM-Tester Dani Pedrosa und Mika Kallio bald bei privaten Tests ausrücken, um Updates auszusortieren.

Sollte es zu keinen weiteren Einschränkungen durch die Pandemie kommen, wird in Losail neben dem letzten Test vor dem Saisonbeginn am 26. März – ursprünglich 10. bis 12. März – am selben Ort noch ein zusätzlicher zweiter Test für alle Fahrer vom 6. bis 7. März stattfinden. Dazu fahren die Rookies und die Testfahrer einen Shakedown am 5. März. Für die Testfahrer und Rookies entfallen so zwei Testtage, denn ursprünglich waren für sie drei Tage in Sepang vorgesehen. Die MotoGP-Piloten haben auch einen Tag weniger, denn in Sepang hätten sie drei Tage fahren können.

Wenn die weltweite Lage weiterhin große Fragezeichen vor die Saison der höchsten Motorradsport-Klasse setzt, zeigt es sich, dass die Dorna und der Weltverband im Vorjahr die richtigen Maßnahmen getroffen haben, um weiterhin flexibel agieren zu können. Trotzdem warten nun alle gespannt darauf, die MotoGP-Motoren endlich wieder brüllen zu hören. ■



MOTOGP

Einen Zeitplan gibt es noch nicht. Es soll in Losail auch am Tag getestet werden

MotoGP

KTM bis 2026 dabei

KTM war der letzte Hersteller, der in die MotoGP einstieg. Nun sind die Österreicher die Ersten, die mit der Dorna einen Vertrag für die nächste Ära haben.

Von: **Imre Paulovits**

Es war eine Pressemitteilung, die eigentlich nur bestätigte, was Insider schon längst wussten, die aber ein Meilenstein für den Motorsport im deutschsprachigen Raum ist: KTM wird bis mindestens 2026 in der MotoGP bleiben. Damit schreiben die Österreicher eine erfolgreiche Geschichte fort, die somit länger sein wird als jede andere Werksbeteiligung aus der DACH-Region in der Motorrad-WM – ganz zu schweigen von der Königsklasse.

„Stefan Pierer hat letzten August in Spielberg mit Carmelo Ezpeleta zusammengesessen und über die Fortführung unseres MotoGP-Engagements gesprochen und anschließend kurzerhand per Handshake besiegelt, dass wir diese Verlängerung um fünf Jahre machen", erklärt KTM-Renndirektor Pit Beirer. „Nur war weder die Dorna noch KTM vertraglich auf diesen Handshake vorbereitet. Die Anzahl der Rennen und die finanziellen Details der Hersteller und der Satelliten-Teams waren noch zu klären, und so lange konnte man noch keinen Vertrag unterschreiben. Jetzt wurde vertraglich unterzeichnet, was damals per Handschlag besiegelt wurde."

„Wir können jetzt, nach vier Jahren, bereits erkennen, welchen Einfluss unser MotoGP-Engagement auf die Marke auf dem globalen Markt hat, und sind sehr glücklich, im MotoGP-Paddock zu bleiben", ergänzt Vertriebsleiter Hubert Trunkenpolz. ■



POLARITY PHOTO

Werks-KTM von Miguel Oliveira und Brad Binder: Marke bleibt weitere fünf Jahre

Motorrad-WM

Jan de Vries verstorben

Er wurde zweimal Weltmeister der kleinsten Klasse und war bis zuletzt von den Fans umschwärmt. Letzte Woche starb Jan de Vries mit 77 Jahren.

Von: **Imre Paulovits**

Wieder einer der ganz Großen, von denen wir in diesen Tagen, in denen die Krankenhäuser überfüllt sind, Abschied nehmen müssen. Letzten Donnerstag verstarb Jan de Vries an einem plötzlichen Herzstillstand, nur neun Tage nach seinem 77. Geburtstag.

Der schlanke Holländer war der Beste unter seinen Landsleuten, zu einer Zeit, in der die Holländer die kleinste Klasse der Motorrad-WM dominierten. 1971 wurde er das erste Mal Weltmeister auf Kreidler, ein Jahr später beendete er die Saison punktgleich mit Ángel Nieto. Die beiden Kontrahenten hatten auch gleich viele Siege und Platzierungen, so entschied die Gesamtfahrzeit über den Titel. 1973 holte sich De Vries seinen Titel mit fünf Siegen zurück und beendete nach zwei Titeln und 14 GP-Siegen seine Karriere.

Die Fans haben den immer freundlichen Holländer aber nicht vergessen, und so war er in den letzten Jahren bei jeder größeren Oldtimer-Veranstalung dabei – und pilotierte seine Kreidler noch immer meisterlich. ■



NATIONAAL ARCHIEF

Jan de Vries: Bis vor der Pandemie noch oft bei Veranstaltungen

NACHRICHTEN

MOTOGP

Marc Márquez musste letzte Woche zum Sechs-Wochen-Check nach seiner dritten OP am rechten Oberarm. Bei der OP hatten ihm die Ärzte wegen einer Falschgelenkbildung und einer Entzündung Knochengewebe aus der Hüfte eingesetzt sowie eine Antibiotika-Therapie eingeleitet. Das Knochenwachstum verläuft gemäß der radiologischen Untersuchung zwar positiv, doch die Entzündung besteht weiterhin. Deshalb muss die Antibiotika-Therapie weitere sechs Wochen fortgesetzt werden. Damit verschiebt sich die Rückkehr des achtfachen Weltmeisters weiter nach hinten.

MOTORRAD-WM

Letzten Freitag feierte Simon Buckmaster seinen 60. Geburtstag. Der Brite fuhr von 1983 bis 1992 in der 500er-WM. Seine beste Saison war 1989, als er WM-12. wurde. 1993 zertrümmerte Buckmaster bei einem Sturz beim Bol d'Or seinen linken Unterschenkel, der amputiert werden musste. Doch dies hielt ihn nicht vom Rennsport ab: Bis heute betreibt er das PRT-Team in der Supersport-WM und ist für diese Saison von Honda auf Yamaha umgestiegen.

SUPERBIKE-WM

Leon Camier ist der neue Teamchef des Honda-Superbike-Werksteams. Der 34-jährige Brite war zehn Jahre in der Superbike-WM als Fahrer unterwegs, 2019 auf Honda. Nachdem er sich letztes Jahr nach einer Schulterverletzung zurückziehen musste, übernimmt er nun die Geschicke des weltgrößten Motorradherstellers von der anderen Seite der Boxenmauer.

SUPERSPORT-WM

Der 24-jährige Österreicher Thomas Gradinger kehrt in die Supersport-WM zurück. Der WM-Neunte von 2019 wird beim italienischen DK Motorsport eine Yamaha R6 fahren.



Bodo mit dem Bagger

Die spinnen, die Amis! Sie lassen Bagger, große Tourer mit Packtaschen, gegeneinander Rennen fahren. Aber in ihrer heimischen Szene ist das gar nicht so abwegig. Dieses Jahr gibt es gar eine Meisterschaft.

Von: **Imre Paulovits**

Als ein britischer Motorradjournalist während seines Kalifornien-Urlaubs die Rennstrecke von Laguna Seca besuchte, wunderte er sich: „Die Amis nehmen die größten, für den Rennsport völlig ungeeignete Motorräder, frisieren die auch noch und fahren damit Rennen. Unbegreiflich.“ Das war 1971. Und aus dem, was damals auf einer Klubveranstaltung der AFM herumtollte, sollte später die AMA Superbike werden, die die Weltmeister Freddie Spencer, Eddie Lawson, Wayne Rainey, Kevin Schwantz, Fred Merkel, Doug Polen, Scott Russell und Nicky Hayden hervorbrachte sowie die Klasse, die heute weltweit die Spitze so ziemlich jeder nationalen Meisterschaft darstellt.

Knapp 50 Jahre später rauften in Laguna Seca wieder die größten Motorräder, die man kaufen kann, und die nun noch viel weniger für den Rennsport geeignet sind, gegeneinander. Sie boten ein Spektakel, das das ganze restliche Fahrerlager alles liegen ließ und gebannt zuschauen, wenn sie fuhren. „King of the Baggers“ hieß dieses Einladungsrennen, und man wäre geneigt zu sagen, dass dies bestimmt keine Erfolgsgeschichte wie die der Superbikes wird. Doch die Skeptiker haben sich schon vor dem Rennen die Finger verbrannt.

Neue Fans gewinnen

Bagger sind Touren-Cruiser, die in den letzten Jahren zunächst in Amerika und dann auch weltweit immer mehr in Mode kamen. Sie haben ihren Ursprung bei Customizern in den USA, die die Koffer geschickt in die Linie der Hinterrad-Kotflügel eingearbeitet haben. Die Hersteller folgten diesem Trend, allen voran Harley-Davidson und Indian. Eigentlich sind diese Motorräder schwer, haben wenig Bodenfreiheit und werden meist von Motorradfahrern bewegt, denen sehr wenig am Rennsport liegt. Aber man kann eine Entwicklung auf dem Zubehörmarkt erkennen, dass auch sie zunehmend nach Leistung, besseren Bremsen und Fahrwerken verlangen.

Streckensprecher Rob Buydos, selbst Harley-Fahrer, traf sich 2017 nach dem ersten Rennen zur US-Meisterschaft auf dem Pittsburgh International Race Complex mit MotoAmerica-Präsident Wayne Rainey auf dem Parkplatz. „Ich habe Rainey gesagt: Schau mal, die meisten Motorräder hier sind Harleys, weil wir zuvor bei den Harley-Händlern für diese Veranstaltung geworben haben. Stell dir vor, wie viele es wären, wenn es auch ein Rennen mit den gleichen Motorrädern geben würde!“ Rainey hatte ein offenes Ohr. „Er sagte mir, dass er sofort dabei wäre, wenn es ein griffiges Konzept gäbe.“

Buydos diskutierte viel, und im Frühjahr 2020 rief er die bekanntesten amerikanischen Customizer sowie Fred Fox, den CEO der LeMans Corporation, zu der mit Parts Unlimited und Drag Specialties der größte Motorrad-Zubehörhandel der Welt gehört, im Elks Club in Newport Beach zu einem Treffen zusammen. „Wir haben uns auf ein lockeres Regelwerk verständigt und vereinbart, dass das Rennen beim MotoAmerica-Lauf in Laguna Seca stattfindet“, berichtet Buydos.

Customizer und Ex-Rennfahrer Roland Sands und die Schmiede S&S spannten mit Indian zusammen. Sie kämpften gegen eine Armada von elf Harley-Davidson von Vance & Hines, Trask Performance, SlyFox Performance, Performance Machine, Arlen Ness und anderen. Zugelassen waren



Der König der Bagger: Tyler O'Hara war mit der S&S-Indian eine Klasse für sich und gewann trotz Ausritt ins Kiesbett

NELSON



NELSON

Viel Eisen: Garcia (#14) führt vor Gillim (#79), O'Hara und Ben Bostrom (#77)



NELSON

Hayden Gillim und Garcia



NELSON

Tyler O'Hara hat schon im Dirt Track, Motocross, Supermoto und bei Straßenrennen gewonnen. Nun auch mit dem Bagger

ZAHL DES RENNENS

2

Hersteller waren beim ersten Bagger-Rennen nur zugelassen. Wenn man mit einem offenen Reglement auch die Japaner und die Europäer mit einbezieht, könnte aus dieser schrillen Idee eine weltweite Bewegung werden, wie einst bei den Superbikes.

die Indian Challenger mit 1768-ccm-Vierventiler sowie Harley-Cruiser-Modelle, diese durften ihre Stoßstangen-Zweiventiler bis 131 Kubik-Inch oder 2147 ccm aufbohren. Mit viel Kohlefaser wurden bis zu 120 Kilo abgespeckt, Renngabeln, Federbeine und Bremsen probiert. Task Performance setzte gar auf Turbo-Aufladung und brachte es auf über 200 PS. Aber die Fahrer waren es, die die Maschinen erst auf Trab brachten. Bei den Tests bei Trackdays staunten Piloten von Superbikes nicht schlecht, wenn ihnen Ex-WM-Fahrer wie Ben Bostrom oder Josh Herrin mit 300-Kilo-Brocken um die Ohren fuhren.

Riesen-Spektakel

Beim Rennen war aber Tyler O'Hara auf der S&S-Indian eine Klasse für sich. Der 33-jährige Kalifornier kam von der Pole-Position zwar nicht so gut weg, übernahm aber bereits in der ersten Runde die Führung. Dann ritt er in der vierten Runde in Turn 2 geradeaus, und das Duell zwischen Hayden Gillim auf der Vance & Hines-Harley und Frankie Garcia auf der Sands-Indian wurde zum Führungskampf. O'Hara holte die beiden aber ein, und sosehr sich Gillim auch wehrte – mit einem Manöver in der Corkscrew, die jedem MotoGP-Piloten zur Ehre gereicht hätte –, eroberte O'Hara die Führung zurück und wurde zum „King of the Baggers" gekürt.

Noch größer als das Rennen war der Widerhall. „Gleich nach dem ersten Training rannte Bob Moore zu mir und sagte: „Ich habe Colin Edwards und John Hopkins am Telefon. Die sagen, dass sie sich sofort ins Flugzeug setzen, wenn noch zwei Bikes frei sind", grinste Rob Buydos. Dass es weitergehen wird, war sofort klar. Und seit letzter Woche steht fest: In diesem Jahr werden die Bagger bei fünf Rennen fahren – in Road Atlanta, Road America, Laguna Seca, Pittsburgh und Barber – und eine eigene Meisterschaft haben.

Ob die Welle auch über den großen Teich schwappt? Das Spektakel wäre es allemal wert. ■

ERGEBNIS

King of the Baggers, Laguna Seca/USA, 24. Oktober 2020

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Tyler O'Hara (USA)	Indian	13.18,211 min
2.	Hayden Gillim (USA)	Harley-Davidson	+ 1,994 s
3.	Frankie Garcia (USA)	Indian	+ 14,246 s
4.	Travis Wyman (USA)	Harley-Davidson	+ 46,500 s
5.	Cory West (USA)	Harley-Davidson	+ 56,032 s
6.	Eric Stahl (USA)	Harley-Davidson	+ 1.21,832 min
7.	Tony Sollima (USA)	Harley-Davidson	+ 1.29,719 min
8.	Josh Chisum (USA)	Harley-Davidson	+ 1.45,954 min
9.	Logan Lackey (USA)	Harley-Davidson	+ 1 Runde

Aller Anfang ist schwer

Vor 60 Jahren kam Suzuki mit drehschiebergesteuerten Zweizylinder-Zweitaktern in die Motorrad-WM. Wenn es auch ein Desaster war, begründete dieser Ausflug den späteren Erfolg der Marke – auch dank Spionage.

Von: **Imre Paulovits**

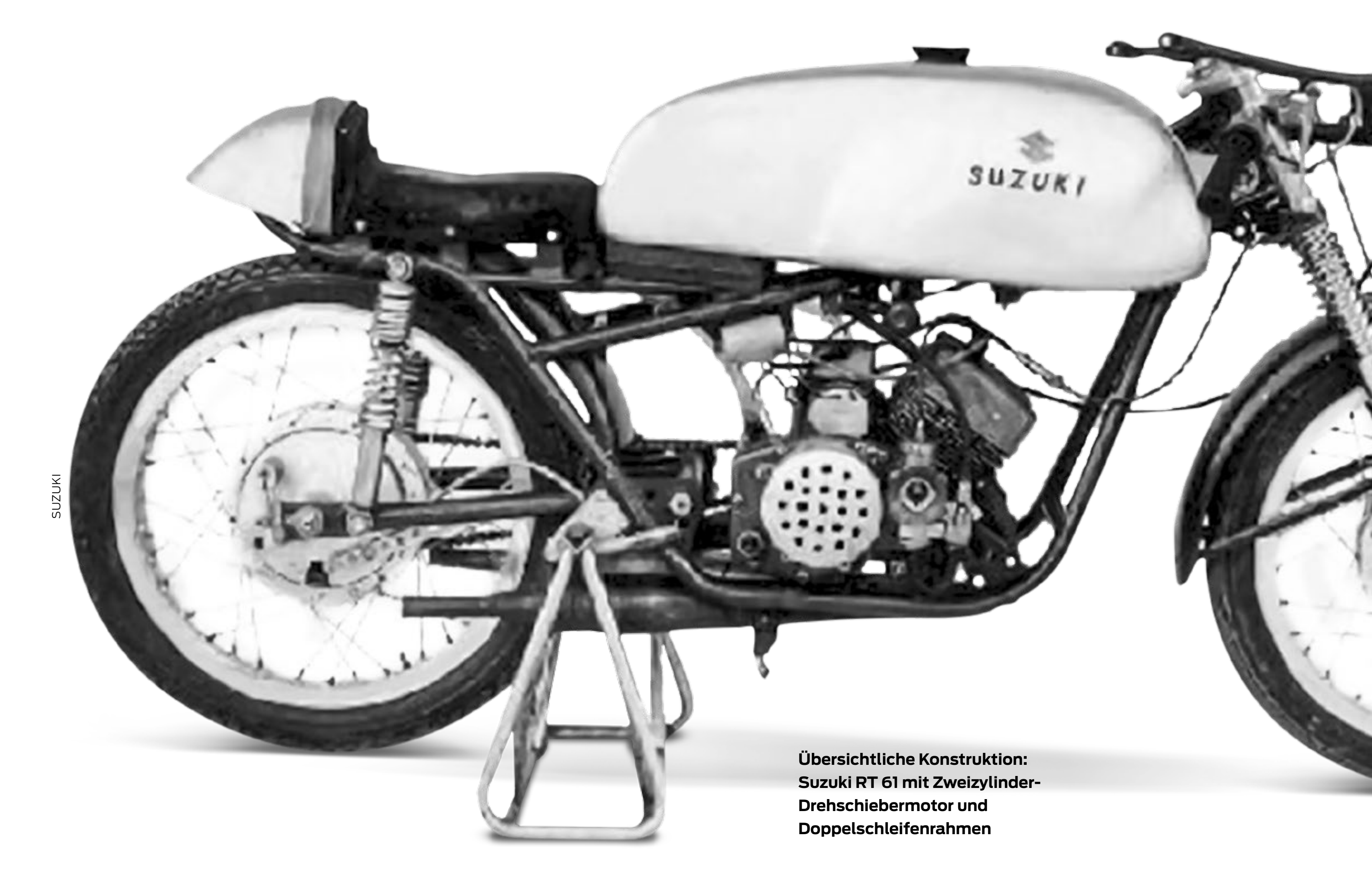
Der Legende nach sollen Soichiro Honda und Shunzo Suzuki, der 1957 die Firmenleitung von Gründer Michio Suzuki übernommen hatte, zusammen im Zug von Hamamatsu nach Tokyo gereist sein, und auf dieser Reise soll Honda Suzuki dazu ermuntert haben, sich ebenfalls im internationalen Motorsport zu versuchen, wenn Suzuki plane, seine Produkte im Ausland zu verkaufen. Jedenfalls schickte Suzuki 1960, ein Jahr nach Honda, ebenfalls ein Team zur TT auf die Isle of Man. Die Suzuki Motor Co., die 1954 aus der Suzuki Loom Manufacturing Co. hervorgegangen war, verkaufte damals Motorräder unter dem Markennamen Colleda. Unter dieser Bezeichnung wurden auch die ersten Motorräder gemeldet, die 1960 mit den Fahrern Toshio Matsumoto, Michio Ichino und Mitsuo Itoh auf die Isle of Man kamen.

Die Colleda RT 60 waren schlitzgesteuerte 125er-Zweitakt-Twins, die von Takeharu Okano konstruiert worden waren. Im Vergleich zur MV Agusta, MZ und auch den Hondas wirkten sie noch recht handgestrickt, und auch die Fahrer hatten keinerlei Erfahrung auf asphaltierten Rennstrecken, da die meisten Rennen in Japan noch über unbefestigte Straßen gingen. Dazu wurden nun auch die 125er auf dem Snaefell Mountain Circuit gefahren und nicht wie im Jahr zuvor auf dem kurzen Clypse Course. Da sich Itoh im Training verletzte, übernahm der Amerikaner Ray Fay sein Motorrad. Viel Aufmerksamkeit erregten die japanischen Zweitakter im Gegensatz zu den Hondas im Jahr zuvor nicht, die Europäer hatten sich bereits daran gewöhnt, dass auch die Japaner Rennmotorräder bauen. Dazu waren die Suzuki nicht sonderlich schnell. Während Sieger Carlo Ubbiali eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 138 km/h erreichte, lag die des schnellsten Suzuki-Piloten Matsudo bei 116 km/h. Sie beendeten aber alle das Rennen, auf den Rängen 15, 16 und 18.

> „Die Suzuki auf der TT 1961 waren die schlechtesten Motorräder, die ich je gefahren bin.“
>
> Paddy Driver

Bei MZ abgeschaut

Okano hatte gesehen, dass Zweitakter sehr wohl konkurrenzfähig sein konnten, und wie die schnellen MZ von John Hempleman und Bob Anderson, die hinter den drei MV Agusta von Ubbiali, Hocking und Taveri und noch vor den Honda die Plätze 4 und 5 belegt hatten, setzte er ein Jahr später auf Drehschiebersteuerung. Die Motorräder wirkten auch bereits durchdachter, außerdem entfiel bei der RT 61 die Bezeichnung Colleda, sie wurde unter dem Markennamen Suzuki gemeldet. Dies änderte aber nichts am Erfolg, ganz im Gegenteil. Während Honda einen Fünffach-Sieg sowohl bei den 125ern als auch den 250ern feierte, kam keine der 125er-Suzuki ins Ziel, und obwohl die Hoffnung durch die Verpflich-



SUZUKI

Übersichtliche Konstruktion: Suzuki RT 61 mit Zweizylinder-Drehschiebermotor und Doppelschleifenrahmen

tung von Hugh Anderson, Alistair King und Paddy Driver groß war, sahen auch bei den 250ern, wo Suzuki mit der RV 250 nun ebenfalls mit einem drehschiebergesteuerten Zweizylinder am Start war, nur Hugh Anderson als Zehnter und Michio Ichino als Zwölfter das Ziel.

Während Mike Hailwood bei seiner Siegesfahrt mit der Vierzylinder-Honda eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 158,29 km/h vorlegte, schaffte Anderson nur 132,03, und Paddy Driver sprach in seinen Memoiren von den schlechtesten Motorrädern, die er in seiner ganzen Karriere gefahren ist. Noch schlimmer: Yamaha, die nun ebenfalls zur TT gekommen waren, belegte mit ihren Zweitaktern bei den 125ern mit Fumio Ito den zehnten und mit Hideo Oishi den zwölften Platz, bei den 250ern wurde Ito Sechster.

Während die Colleda RT 60 13 PS bei 11000/min leistete, war die Leistung durch die bessere Füllung des Drehschieber-Motors auf 15 PS bei 10 500/min gestiegen, doch die MZ hatte damals bereits 25 PS! Die 250er-Suzuki leistete 28 PS bei 9000/min, doch nur so lange sie kalt war. Bei Betriebstemperatur litt sie unter Fehlzündungen, dazu war ihr Drehzahlband zu schmal für das Sechsgang-Getriebe. Eigentlich wollte Suzuki für die ganze WM-Saison bleiben, doch nachdem auch die Dutch-TT in einem Desaster endete, Ichino, Itoh und Matsumoto bei den 125ern 14., 16. und 17. wurden und keine der 250er das Ziel sah, wurden sie wieder nach Japan zurückbeordert.

Bei MZ abgeworben

Trotzdem sollte die Europa-Reise nicht umsonst gewesen sein. Das Suzuki-Team hauste auf der TT im gleichen Hotel wie die MZ-Mannschaft, und Rennleiter Jimmy Matsumiya konnte sich mit Werksfahrer Ernst Degner anfreunden. Dieser träumte von der Freiheit und der schillernden Mode des Westens, Matsumiya von einem konkurrenzfähigen Motorrad. So wurde im Geheimen verhandelt, Degner, der eine umfangreiche technische Ausbildung hatte und in alle Geheimnisse von Walter Kaadens Zweitakterm eingeweiht war, erklärte sich schließlich bereit, 1962 für Suzuki zu fahren. Mithilfe von Freunden ließ er seine Familie in den Westen schmuggeln, und beim Grand Prix von Schweden, wo er sich den WM-Titel vorzeitig hätte sichern können, jedoch mit technischem Defekt ausgeschieden war, setzte er sich in sein Auto und floh über Dänemark in die Bundesrepublik.

Über den Winter half er bei der Entwicklung der 50er für die neu ausgeschriebene kleinste WM-Klasse sowie bei der 125er-RT 62, und fortan wurde Suzukis WM-Programm beflügelt: Degner wurde erster 50er-Weltmeister, Hugh Anderson holte sich ein weiteres Jahr später gar die Doppelweltmeisterschaft bei den 50ern und den 125ern. Und von da an baute Suzuki bis zu ihrem Rücktritt Ende 1967 die feinsten technischen Wunderwerke für die WM. ■



TECHNISCHE DATEN



Suzuki RT 61 (1961)	
Motor	Luftgekühlter Zweizylinder-Zweitakter, drehschiebergesteuert
Bohrung x Hub	44 x 41 mm
Hubraum	124,6 ccm
Leistung	15 PS bei 10 000/min
Leergewicht	80 kg



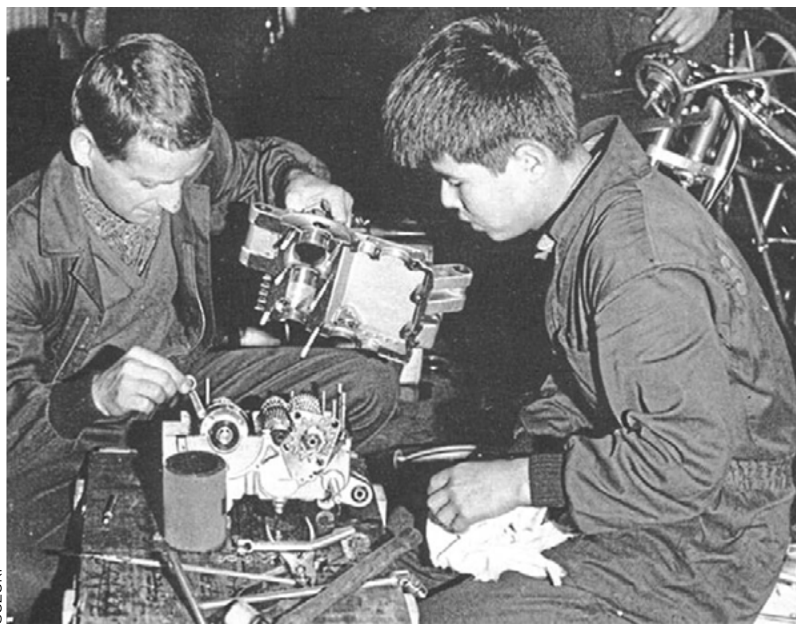
IOMTT

Paradiesvogel: Die Suzuki wurde von den Offiziellen argwöhnisch betrachtet



IOMTT

Paddy Driver sah bei seinen Suzuki-Einsätzen nie die Zielflagge


SUZUKI

Helfende Hand: Ernst Degner (l.) lehrte die Suzuki-Techniker Zweitakter



RALLYZONE

Erster Sieg eines Südamerikaners, Doppel für Honda: Kevin Benavides

Ein großer Moment

Die Dakar hatte alles, was man von der Königin der Wüstenrallyes erwartet: anspruchsvollste Strecken, Spannung, Dramen, Triumphe und Tragödien. Viele aussichtsreiche Werksfahrer sahen das Ziel nicht, Honda schaffte mit Kevin Benavides und Ricky Brabec einen Doppelsieg, KTM brachte nur Sam Sunderland auf das Podium. Doch die Rallye forderte ein Todesopfer.

Von: **Thomas Schiffner** und **Imre Paulovits**

Spätestens vor dem Start zur achten Etappe der 2021er-Edition der Rallye Dakar durch Saudi-Arabien war allen klar, was jetzt kommen würde: ein gnadenloser Kampf bis zur Zieldurchfahrt in Jeddah und die Neuauflage des Gigantenduells der Werksteams von HRC und KTM. Hondas José Cornejo Florimo ging mit einer Sekunde Vorsprung auf KTMs Toby Price in die letzten fünf Tage dieser Dakar Rallye, die vielleicht unberechenbarer war als die meisten ihrer 42 Vorgänger.

Aus für Toby Price

Es kam, wie es kommen musste, das Duell Europa (KTM) gegen Japan (Honda) dauerte bis ganz zuletzt, doch die Protagonisten hießen weder Cornejo noch Price. Eine Rallye Dakar hat immer ihre Dramen, und die häufen sich auf dem letzten Drittel des Marathons. In diesem Fall nahm das Drama auf der neunten Etappe, einem 465 Kilometer langen Rundkurs um die Küstenstadt Neom entlang des Roten Meeres, vorletzten Dienstag bei 30 Grad Celsius seinen Lauf.

Das erste prominente Opfer dieses Schicksalstages war bei Kilometer 155 KTM-Speerspitze Toby Price, Gesamtsieger 2016 und 2019. Der Aussie stürzte per Highsider, landete auf der linken Schulter und war mehrere Minuten bewusstlos. Als Honda-Mann Ricky Brabec als Erster an der Unfallstelle eintraf, fragte Price ihn mehrfach, wer er sei und wo sie sich befänden. Der Pechvogel wurde mit Schlüsselbeinbruch, Bänderdehnungen und Gehirnerschütterung per Helikopter in die Klinik nach Tabuk geflogen – KTMs Top-Favorit war raus.

> „Als ich die Ziellinie überfuhr, dachte ich an vieles, mit großen Emotionen. Auch Paulo Gonçalves überfuhr sie mit mir ... Es war ein großer Moment.“
>
> Kevin Benavides, Dakar-Sieger 2021

90 Kilometer weiter erwischte es den an dritter Position fahrenden Luciano Benavides auf KTMs Schwestermarke Husqvarna. Auch für den kleinen Bruder von Kevin Benavides endete die Dakar nach Sturz mit einer Schulterverletzung im Helikopter.

Eine beachtliche Rallye hatte bis dahin Yamaha-Novize Ross Branch gefahren. Bis dahin. Den Afrikaner aus Botswana ließ sein Motor im Stich, und damit war, nachdem am Vortag Franco Caimi ausgeschieden war, mit Adrien van Beveren nur noch ein einziger Yamaha-Werkspilot im Rennen. Die vielleicht ergreifendste Szene dieser an Emotionen nicht armen Rallye: Branch kauerte neben seiner regungslosen Yamaha im Sand und heulte wie ein Schlosshund. Seine Worte waren kaum zu verstehen; er konnte das verfrühte Ende seiner bisher besten Rallye (Gesamtrang 13) einfach nicht fassen.

Der Tag war noch nicht zu Ende, da stürzte auch Hondas Joan Barreda Bort und blieb ebenfalls bewusstlos liegen. Der Spanier konnte später weiterfahren und erreichte in fragwürdiger physischer Konstitution als Sechster das Ziel in Neom, wo HRC mit Benavides, Brabec, Cornejo einen Dreifacherfolg feierte.

Sam Sunderland ging als Dritter mit 14 Minuten Rückstand auf Spitzenreiter Cornejo in die zehnte Etappe, als einziger noch chancenreicher KTM-Pilot. Die Vorentscheidung bahnte sich an: Zwischen Neom und Al-Ula stürzte der Chilene bei Kilometer 252:

„Es war ein schwerer Sturz, ich war ein paar Minuten bewusstlos, dann konnte ich mich langsam wieder auf das komplett verbogene Bike setzen. Ich schaffte es bis zur Ziellinie, aber weil ich so einen heftigen Schlag auf den Kopf bekommen hatte, ließ ich mich genau untersuchen. Wir waren so nah am großen Traum. Aber ich habe die Mission unvollendet lassen müssen."

Barreda ohne Sprit

Damit war die Honda-Doppelspitze Benavides/Brabec vorn, 10 Minuten vor Sunderland. Und nun wurde es heftig. Joan Barreda, der bereits 15 Minuten zurücklag, übernahm die Führung, um den Teamkollegen die Spur zu legen. Doch dann fuhr der Spanier am Tankpunkt vorbei und blieb wenig später in der Wüste ohne Sprit stehen: „Mir war immer wieder schlecht geworden von dem Sturz zwei Tage vorher, daher machte ich den Fehler."

KTM interpretierte das anders: Die Österreicher vermuteten eine Strategie von Honda, um den Gesamtsieg zu sichern. Das wiederum fand Brabec unangebracht: „Es ist absoluter Unsinn, so etwas zu behaupten."

Barreda war auch aus dem Rennen, und vor dem letzten Tag, der ins Ziel nach Jeddah führte, musste Benavides einen 5:07 Minuten Vorsprung auf Sunderland verteidigen, um Hondas Titelverteidigung zu sichern.

Fehler von Sunderland

Sunderland musste die Schlussetappe eröffnen, ein klarer Nachteil. Der Brite, der durch den Sturz seines Freundes Price bereits seelisch angeschlagen war, musste pushen, und das trieb ihn in einen Fehler, bei dem er zehn Minuten verlor und daher nur Elfter wurde. Vorjahressieger Brabec überholte ihn noch und sicherte als Zweiter den Honda-Doppelsieg, mit dem ersten südamerikanischen Dakar Sieger Kevin Benavides: „Ich startete als Dritter, doch bei Kilometer 50 verfuhren sich alle Fahrer vor mir, also musste ich die Strecke eröffnen. Die Etappe war sehr schwer zu navigieren. Als ich die Ziellinie querte, dachte ich an viele Dinge, mit großen Emotionen. Auch Paulo Gonçalves hat sie mit mir überquert. Es war ein großer Moment", sinnierte der Argentinier über seinen Triumph.

Wegen eines Technikproblems auf der letzten Etappe schied mit Adrien van Beveren der letzte Yamaha-Pilot aus – ein Desaster für die Japaner. Matthias Walkner, Dakarsieger 2018 für KTM, wurde Neunter – seinen am Anfang wegen eines Kupplungsschadens eingefahrenen Rückstand von 2,5 Stunden konnte der Salzburger nie mehr wettmachen. Wenn KTM nun auch zum zweiten Mal geschlagen wurde, konnte Heinz Kinigadner der Sache etwas Gutes abgewinnen: „Letztes Jahr ist uns Ricky Brabec gnadenlos um die Ohren gefahren, diesmal waren wir bis vier Tage vor Schluss auf Augenhöhe." Und die neue KTM für die Dakar 2022 ist bereits fertig.

Neue Hero gut dabei

Speedbrain in Stefanskirchen ist mittlerweile in die Hero GmbH aufgegangen, und die deutschen Techniker um Entwicklungschef Markus Theobald bauten für dieses Jahr ein komplett neues Motorrad mit einem neuen Motor. Wegen der Corona-Absagen konnte es bei keinem Rennen vor der Dakar getestet werden, der Portugiese Joaquim Rodriguez war trotzdem regelmäßig in den Top-10 der Etappen und wurde trotz 37 Minuten Strafzeit Elfter, und der Deutsch-Portugiese Sebastian Bühler fuhr als 14. sein bestes Dakar-Ergebnis ein.

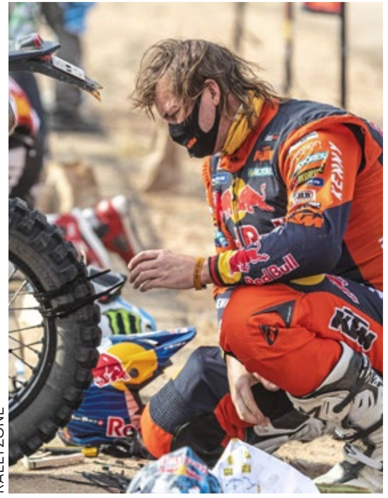
Laia Sanz, ein Wunder an Konstanz, fuhr trotz vorangegangener Borreliose-Erkrankung und Schulterschmerzen während des Rennens auch diesmal ins Ziel und kam auf Rang 17.

Die 43. Dakar forderte ein weiteres Opfer: Der 52-jährige Privatfahrer Pierre Cherpin stürzte auf der siebten Etappe schwer. Mit einem schweren Schädel-Hirn-Trauma, Rippenbrüchen und kollabierter Lunge sollte der Franzose am letzten Freitag mit einem Sanitätsflugzeug von Jeddah nach Frankreich geflogen werden. Auf dem Lufttransport erlag er seinen Verletzungen. ■

DAKAR-RALLYE 2021 (MOTORRAD)

03.–15. Januar 2021
Endstand nach 12 Etappen

Pos.	Fahrer	Marke	Zeit
1.	Kevin Benavides (RA)	Honda	47:18.14 h
2.	Ricky Brabec (USA)	Honda	+ 4.56 min
3.	Sam Sunderland (GB)	KTM	+15.57 min
4.	Daniel Sanders (AUS)	KTM	+38.52 min
5.	Skyler Howes (USA)	KTM	+52.33 min
6.	Lorenzo Santolino (E)	Sherco	+58.30 min
7.	Pablo Quintanilla (CHL)	Husqvarna	+1:26.39 h
8.	Stefan Svitko (SLO)	KTM	+1:43.07 h
9.	Matthias Walkner (A)	KTM	+2:32.12 h
14.	Sebastian Bühler (D)	Hero	+4:00.03 h


RALLYZONE
Repariert, dann gestürzt: Toby Price


RALLYZONE
Geführt, dann gestürzt: José Cornejo


RALLYZONE
Aufholjagd missglückt, aber beste KTM: Sam Sunderland


RALLYZONE
Schwindelgefühle, dann leerer Tank: Pechvogel Joan Barreda


YAMAHA
Ewiger Pechvogel: Mit Adrien van Beveren scheiterte die letzte Yamaha

ALIGN MDIA

Roczen folgt GasGas

Beim Auftakt der Supercross-WM im texanischen Houston holte US-Boy Justin Barcia den ersten Sieg für GasGas. Der Deutsche Ken Roczen wurde nach hartem Kampf Zweiter, mit Marvin Musquin belegte ein weiterer Europäer Podiumsplatz 3.

Von: **Frank Quatember**

Es war ein Stück Rückkehr in eine schon fast vergessene Normalität. Supercross-WM mit Tausenden Fans auf den weiten Rängen und atemberaubende Rennen Mann gegen Mann. In einem spannenden Finale setzte sich letztlich verdient GasGas-Pilot Justin Barcia durch und schrieb damit Geschichte. Es war der erste Supercross-Sieg für die KTM-Tochter, die erst vor wenigen Monaten in den US-Sport einstieg. Außerdem feierte „Bam Bam" Barcia in Houston seinen dritten Erfolg hintereinander beim SX-Opener, das schaffte vor ihm lediglich Supercross-Legende Jeremy McGrath vor 25 Jahren.

Barcia: „Kenny hat fast das gesamte Rennen Druck gemacht, und ich durfte mir keinen noch so kleinen Fehler erlauben. Der Hattrick war nicht mein Ziel. Ich hoffe, das war kein einmaliges One-Hit-Wonder für mich. Ich möchte auch den Rest des Jahres vorn mitkämpfen."

Für den Thüringer Ken Roczen war das Rennen in Houston in jeder Hinsicht ein gelungener Start in die neue Saison. Clever und schnell am Start, sensationelle Passiermanöver gegen hochklassige Piloten wie Musquin und Adam Cianciarulo und ein mitreißender Zweikampf um den Sieg mit Barcia brachten dem Mattstedter im Ziel Rang 2. Roczen war im Finale der Schnellste auf der Strecke, fuhr mit Köpfchen und versuchte nicht, mit der Brechstange zu gewinnen. Daraus folgt die Erkenntnis, dass K-Roc und sein Team HRC Honda auf dem richtigen Weg zum ersehnten Titel sind. „Als Vater habe ich die nötige Stärke in mir, um Rennen zu gewinnen. Meine Motivation ist so hoch wie nie zuvor", beschrieb der Deutsche seine neue mentale Stärke. „Es war ein sauberes Duell gegen Barcia. Ich habe nicht alles riskiert, am Ende ließ ich es ruhiger angehen. Die Saison ist noch lang."

Musquin ist zurück

Auch der Franzose Marvin Musquin, ein alter Weggefährte von Roczen aus WM-Tagen, ließ seine Klasse als Dritter aufblitzen, nachdem er verletzungsbedingt die letzte Supercross-Saison komplett verpasst hatte. Zwar war der Rückstand auf das Spitzenduo mit 20 Sekunden enorm groß, trotzdem war das Grinsen des schmächtigen KTM-Stars breit. „Es ist lange her, dass ich SX gefahren bin. Nach meinem Holeshot waren die Jungs etwas aggressiver als ich, aber ich fand meinen Rhythmus und konnte mir wichtige Plätze zurückholen. Wir haben einiges am Motorrad geändert, womit ich sehr zufrieden bin, und ich fühle mich jeden Tag fitter."

Bereits in den beiden Vorläufen ging es ordentlich zur Sache. Im ersten Heat der 450er-Klasse lieferten sich Barcia und Roczen wie im späteren Finale ein hartes Duell und auch hier konnte sich der langhaarige Amerikaner durchsetzen. Auf den Plätzen folgten die Kawasaki-Teamkollegen Cianciarulo und Eli Tomac.

Der zweite Vorlauf brachte die große Show des Zach Osborne. Der Husqvarna-Pilot hatte sich am Freitag beim sogenannten Pressetag heftig abgelegt, davon war auf dem Track 24 Stunden später nichts mehr zu spüren. Osborne setzte sich kurz vor Rennende an das Hinterrad des 2019er Champions Cooper Webb und schaffte mit hohem Risiko tatsächlich noch den Laufsieg



FELD ENTERTAINMENT

Duell um den Sieg: Ken Roczen (#94) gegen Justin Barcia



ALIGN MEDIA

Historischer Sieg: Justin Barcia gewinnt auch den Auftakt 2021 – aber auf GasGas

gegen seinen Trainingspartner. Yamaha-Pilot Malcolm Stewart holte Platz 3.

Für Titelverteidiger Tomac standen in Houston die Signale alles andere als auf Grün. Im Finale kam Tomac wie so häufig mühsam aus dem Gatter, aber immerhin noch unter den Top 10 in die Startkurve. In der Folge wirkte der Kawasaki-Star seltsam passiv und verlor im Privatduell gegen Vince Friese erneut Zeit. Tomac stürzte und schickte anschließend Friese entnervt in die Strohballen. Auf Rang 13 verlor Tomac zwar etliche Punkte, aber abschreiben darf man den Vorjahres-Champion noch lange nicht. Schließlich ist Tomac dafür bekannt, jede Saison mit einer gewissen Verzögerung auf volle Betriebstemperatur zu kommen.

Auch sein Vorgänger Cooper Webb kam mit dem Start und der Strecke in Houston nicht wie erwartet zurecht, betrieb aber als Neunter Schadensbegrenzung. „Mein Vorlauf war super, aber im Finale hatte ich keinen guten Start", grübelte der Schützling von Roger De Coster. „Auf dem Track war es schwer, Zeit gutzumachen. Ich hoffe, dass es Dienstag besser läuft."

Husqvarna-Piloten im Pech

Geheimfavorit Adam Cianciarulo fuhr auf der Werks-Kawasaki ein für seine Verhältnisse unspektakuläres Rennen in Houston. Mit Rang 4 im Ziel setzte der schlaksige Cianciarulo aber eine erste Duftmarke.

Das gilt auch für die nachfolgenden Malcolm Stewart und Justin Brayton, beides erfahrene Indoor-Spezialisten. Immerhin landeten beide mit den Plätzen 5 und 6 noch vor den hochgehandelten Rookies aus der 250er-Klasse Dylan Ferrandis und Chase Sexton.

Die beiden Lites-Champions konnten ihr Potenzial andeuten, wobei Sexton auf der HRC Honda großes Pech hatte, als er dem gestürzten Martin Davalos nicht ausweichen konnte und in dessen Motorrad krachte.

Das Husky-Factory-Team um Zach Osborne, Dean Wilson und Jason Anderson war auf der griffigen, aber unruhigen Strecke nicht vom Glück gesegnet. Nach dem Erfolg im Vorlauf war Zach Osborne hochmotiviert, verpasste aber den Start und fuhr auch eingangs der Startkurve Cooper Webb ins Hinterrad. Nach diesem Sturz aber zeigte Osborne Härte und fuhr in der Restzeit tatsächlich auf Rang 10 vor. Osborne: „Ehrlich gesagt war ich nach dem Sturz froh, überhaupt fahren zu können. Am Ende war ich mit Rang 10 aber mehr oder weniger zufrieden, ich nehme das Positive mit ins nächste Rennen."

Seine Teamkollegen Wilson und Anderson dagegen rissen auf den Plätzen 12 und 15 keine Bäume aus. Beide beklagten Armpump in der Schlussphase des finalen Rennens. Coronabedingt finden drei Rennen binnen einer Woche in Houston statt. Rennen 2 wurde am Dienstag nach Redaktionsschluss mit verändertem Strecken-Layout ausgetragen. ■



ALIGN MEDIA

KTM auf Drei: Marvin Musquin im Duell mit Malcolm Stewart

SUPERCROSS-WM

Houston (USA), 16. Januar

Platz	Fahrer	Punkte
1.	Justin Barcia (USA), GasGas	26 Punkte
2.	Ken Roczen (D), Honda	23
3.	Marvin Musquin (F), KTM	21
4.	Adam Cianciarulo (USA), Kawasaki	19
5.	Malcolm Stewart (USA), Yamaha	18
6.	Justin Brayton (USA), Honda	17
7.	Dylan Ferrandis (F), Yamaha	16
8.	Aaron Plessinger (USA), Yamaha	15
9.	Cooper Webb (USA), KTM	14
10.	Zach Osborne (USA), Husqvarna	13
11.	Joey Savatgy (USA), KTM	12
12.	Dean Wilson (GB), Husqvarna	11
13.	Eli Tomac (USA), Kawasaki	10
14.	Chase Sexton (USA), Honda	9
15.	Jason Anderson (USA), Husqvarna	8

NACHRICHTEN

JOËL ROBERT VERSTORBEN

Mit Joël Robert starb letzten Mittwoch (13.01.) einer der größten belgischen Motorsport-Helden. Der sechsfache Motocross-Weltmeister der 1960er- und 70er-Jahre wurde 77 Jahre alt. Vor zwei Wochen wurde er mit einer Corona-Infektion ins Krankenhaus eingeliefert und erlitt bereits bei seiner Ankunft einen Herzstillstand, von dem er sich nicht mehr erholte. Joël Robert galt als schillernde Persönlichkeit, äußerst lebenslustig und mit einem immensen Talent für den Motocross-Sport gesegnet.

TOGLIATTI NOCH NICHT „OFFIZIELL"

Die russische Motorsportföderation und die FIM arbeiten weiterhin daran, die Genehmigung für den einzigen Eisspeedway-WM-Lauf 2021 am 13./14. Februar in Togliatti zu erlangen. Die auch in Russland grassierende Corona-Pandemie ist das eine Problem, das Verbot der Austragung von Meisterschaften in Russland bis 2022 durch das IOC wegen des russischen Staatsdopings das andere. Mittlerweile geht sogar das Gerücht um, dass Togliatti an einem Tag die Einzel-WM, am zweiten eine Team-WM austragen möchte. DMSB-Mann Bernd Sagert arbeitet an der Beschaffung der Visa für die deutschen Piloten Hans Weber, Max Niedermaier und Markus Jell.

SYDOW TRAINIERT

Beim deutschen Yamaha-Piloten Jeremy Sydow läuft die Saisonvorbereitung auf die Motocross-EM der 250er-Klasse auf Hochtouren. Der 20-jährige Chemnitzer, der diese Saison für das holländische Team „Hutten Metaal Yamaha" fährt und sich deshalb auch nahe der Teambasis niedergelassen hat, trainierte letzte Woche auf verschiedenen holländischen Sandstrecken. Für Ende Januar ist ein 14-tägiges Teamtraining auf Sardinien geplant.



MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW





850 M850i XDrive, 4920 km, 390 kW (530 PS), orange, Klima, VB 92.000,- € (MwSt. awb.). Unfallfrei - Garagenfahrzeug - Ausstattung: 8fach bereift, Sommerreifen auf AC-Schnitzerfelgen - Lederausstattung Merino - Adaptives M-Fahrwerk - Soft-Close-Automatik - M-Carbondach - M Carbon Exterieurpaket - Sonnenschutzverglasung - Aktive Sitzbelüftung - Wärmepaket - Individual Hochglanz - Innovationspaket Chiffre 3677859

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55445



Z8, EZ 12/2000, orig. 76.750 km, 2. Hd., dt. Fzg., 1. Brief, BMW-Scheckheft, gr. KD neu, top-original, 182.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55454

Suche Z1 Z8 M3 Z3M 6er. 0172/8339378 H



1956/60 BMW 503 Cabrio. Authentisch und echt. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H

Ferrari



1981 Ferrari 512 BB, Deutsche Auslief., 2. Hand, 1A Historie! € 235.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Jaguar



F-Type R Cabriolet AWD aut., 27000 km, 405 kW (551 PS), Ultimate Black, Leder, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, VB 69.500,- €. Ilona Kröneck, 72336 Balingen, Tel. +49/173/5233908

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55459

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



1967 Jaguar E-Type, wunderschön authentisch erhalten! € 139.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Mercedes



Mercedes SLS AMG GT. Mit wenig Laufleistung für Investor. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H



280 SE Cabriolet BRABUS Classic, W 111, EZ 09/1969, 118 kW (160 PS), 467 Sandbeige-, 241 Leder schwarz, 388.000,- €, BRABUS Classic Komplettrestauration; inkl. Classic Data Wertgutachten 1 + Sonderzertifikat, 2-Jahres-Garantie. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041-7770, www.brabus.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55441

300 SL USA Gullwing gesucht. Chiffre MA06/1133941



Adventure-VAN Edition GEOTREK 1/10 "V 250" - VANSPORTS VP GRAVITY, EZ 03/2017, ca. 34500 km, Facelift auf Mod. 2020, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen und Seitenschwellerrohre schwarz, Unterbodenschutzplatten Alu, Höherlegung 30 mm, 18 Zoll KRONA 1 Felgen (Grobstollenreifen: General Grabber 235/55 R18 XL), Sonder-Belederung Rautensteppung schwarz, Leistungsoptimierung, Sonderfolierung „matte khaki green" mit Höhenlinien, Offroad Dachträger mit div. Zubehör, Reisemobilbox mit 2 Heckschubladen, Alu-Stauboxen u. Kaltschaummatratze, ILS-LED Scheinwerfer, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, NAVI, Schiebetüren links u. rechts, Comand Online u.v.m., zum Preis von 76.755,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55438



1970 Mercedes 280 SL Pagode, Fahr-Film: Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

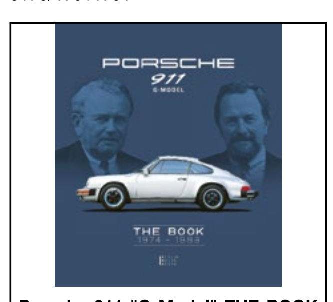


420 SEL, Sammlerzustand, Schweiz, 97000 km, SH, Klima, Velours, eSSD, H-Kennz., TÜV neu, 23.900,-. 0160/1472336

Porsche

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauserstr. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H

Privat sucht 991 Targa, PDK bis 40000 km, max. 2. Hd., ab 400 PS. Tel. 0176/17911791



Porsche 911 "G-Model" THE BOOK Limitierte Edition von 1989 Büchern, Kaufberatungen, Preisentwicklungen, Unveröffentlichte Bilder, Interviews. www.berlinmotorbooks.de

mehr: motor-klassik.de Nr. 55448



Porsche 356 SC Cabrio & Speedster in Topzustand. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Privat sucht 911, Baujahr 1985 - 2012. Seriöse Abwicklung. Tel. 0170/2687713





Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

www.Rennsportshop.com

Addi Schlösser

Wir vermissen dich und werden dich nie vergessen. Unser Freund und Stammgast seit über 50 Jahren.

Familie Ursula Schmitz und dein Stammtisch im Hotel am Tiergarten







>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H



Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H









Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

MOTORSPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 06/21

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ MOTORRAD € 4,20
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ sport auto € 4,80

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTORSPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTORSPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTORSPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

Leserbriefe


CREVENTIC/PETR FRYBA

Auf dem Kamel zur Siegerehrung: Die Podestfahrer genießen den gemächlichen Ritt nach den 24 Stunden von Dubai

Pflicht-Ermahnung

Zwischenbericht Rallye Dakar MSa 5/2021

Herr Mühlberger schreibt in seinem Report, dass Hubert Auriol einer Covid-19-Erkrankung erlag. Er wiederholt die Aussage sogar noch in einer Bildunterschrift. Dass dies eine Falschaussage ist, liegt auf der Hand, da in der Meldung der Nachrichtenagentur AFP vom Tod Hubert Auriols von einem Herz-Kreislauf-Kollaps berichtet wird. Und genau das haben die Kollegen Schiffner und Paulovits in ihrem Bericht im Motorradteil (Seite 41) auch geschrieben. Es könnte uns Motorsportlern eigentlich egal sein, woran Hubert Auriol gestorben ist – ja ich bin sogar der Meinung, es geht uns nichts an.

Stefan Uhl
per E-Mail

Anmerkung der Redaktion:

Hubert Auriol lag seit Ende November im Krankenhaus. Dies berichtete der ehemalige Dakar-Sieger Cyril Neveu, der mit seinem Freund und ehemaligen Konkurrenten regelmäßig in Kontakt stand. In einem Interview mit der renommierten Pariser Tageszeitung „Le Figaro" sagte Neveu: „Unglücklicherweise habe ich Informationen, wonach sich sein Gesundheitszustand seit eineinhalb Monaten verschlechtert hat, und dass er im Koma liegt. Er hat sich mit Covid 19 infiziert und er leidet zudem an einem Knochenmelanom." Damit sollte man die Debatte um Hubert Auriols Todesursache beenden. Diskussionen, ob schwerkranke Patienten an oder mit Covid 19 („Corona") gestorben sind, werden in einschlägig beleumundeten Diskussionsforen bereits zur Genüge geführt.

Größere Zweifel

Formel-1-Saison 2020 MSa 4/2021

Je länger ich darüber nachdenke, umso mehr mutmaße ich, dass dieser verkorkste Boxenstopp, als (Sir) Lewis Hamilton wegen Corona ausfiel, von Daimler wohl inszeniert wurde. George Russell hätte die Kiste ansonsten mit einem tadellosen Start-Ziel-Sieg durchgezogen. Dies wollte man aber offenbar nicht haben.

Jede Sportart sollte nach meiner Meinung offen und ehrlich sein. Ob dies bei der Formel 1 aktuell (noch) der Fall ist? Ich persönlich habe da mittlerweile größere Zweifel.

Ralph Reise
D-88255 Baindt

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)



REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe

Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 31906 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 € (Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. erhalten MOTORSPORT AKTUELL mit einem Rabatt in Höhe von 25%.

Abonnentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell, 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88, Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 22. Januar

ab 17.30	Formel 2 Bahrain, alle 4 Rennen (Wh.)	Sky Sport 2*
Samstag, 23. Januar		
22.30	Formel 1 Abu Dhabi, Rennen (Wh.)	Sky Sport 2*
ab 14.15	Div. Goodwood-Events (bis 22.30)	Motorvision TV*
22.30	IMSA-Sportw. 2020, Laguna Seca (Wh.)	Motorvision TV*
Sonntag, 24. Januar		
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
14.10	GTWC Nürburgring 2020 (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
ab 16.05	NASCAR-/Supercars-Rennen (bis 05.45)	Motorvision TV*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
22.30	Formel 1 Abu Dhabi, Rennen (Wh.)	Sky Sport 2*
Montag, 25. Januar		
ab 17.40	Div. Rallye-Sendungen (bis 20.00)	Motorvision TV*

Motorrad

Montag, 25. Januar

ab 20.55	Div. Motorrad-Sendungen (bis 00.30)	Motorvision TV*

Internet/Livestreams

Freitag, 22. Januar

15.00	Trophée Andros Lans-en-Vercors, 1. Tag **LIVE** www.tropheeandros.com	
22.00	Rallye Monte Carlo, Highlights 1. Tag **LIVE**	redbull.tv
Samstag, 23. Januar		
11.30	Trophée Andros Lans-en-Vercors, 2. Tag **LIVE** www.tropheeandros.com	
22.00	Rallye Monte Carlo, Highlights 2. Tag **LIVE**	redbull.tv
Sonntag, 24. Januar		
22.00	Rallye Monte Carlo, Highlights 3. Tag **LIVE**	redbull.tv
Montag, 25. Januar		
ca. 03.15	S5000 Symmons Plains, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
ca. 04.15	TCR Austr. Symm. Plains, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
ca. 06.10	S5000 Symmons Plains, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ca. 06.55	TCR Austr. Symm. Plains, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
Dienstag, 26. Januar		
ca. 01.10	TCR Austr. Symm. Plains, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ca. 02.55	S5000 Symmons Plains, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ca. 04.40	S5000 Symmons Plains, 3. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ca. 05.25	TCR Austr. Symm. Plains, 3. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

21.–24.01.	Rallye-WM, Monte Carlo	MC/F
22./23.01.	Trophée Andros, Lans-en-Vercors	F
23.01.	6h-Rennen Abu Dhabi (Creventic)	UAE
24.01.	Qualifikationsrennen 24h Daytona	USA
25./26.01.	S5000/TCR Australien, Symmons Plains	AUS
Motorrad		
23.01.	Supercross-WM, Houston (3)	USA

Vorschau


XPB

Formel-1-Interview: Technikchef Allison über die Entwicklung bei Mercedes


HYUNDAI

Auftakt der Rallye-WM: Die Saison startet mit dem Klassiker Monte Carlo


WILHELM

Der historische Tracktest: Wie fährt der sündhaft teure Alfa Romeo 155 V6 TI?


WORLDSBK

Ende der Winterpause: In Jerez trifft sich die Superbike-Szene zum großen Test



MEHR PS
GEHT NICHT
Faszination und Action
mit dem Supertest,
dem PS-Projektbike
und Youngtimern.
Dazu Stories, Reportagen
und Hintergründe.
PS
sport
motorrad
magazin
15 Extra-
Seiten
Renn-
Trainings
Supertest
Ducati
Street-
fighter
V4 S
Vergleich
3 x MV Agusta 800
Erster Test
Triumph Trident
Youngtimer
Honda
RC30/45
Honda
CBR 600 F
PC 35
Aprilia
RS 660
Generationen-Vergleich
Super-
Sportler
LESERWAHL
2021
1. Preis
Aprilia
RS 660
und
weitere
Preise
im Wert
von über
17 000 Euro
zu gewinnen
02/21
Deutschland 5,90 €
ps-online.de
JETZT
NEU
Jetzt im Handel oder als E-Paper.
Du entscheidest! www.ps-online.de